Над полем боя

Александр Николаевич Ефимов

SHOUT
SHARE
IT

- Ефимов Александр Николаевич

Ефимов Александр Николаевич
Над полем боя

Ефимов Александр Николаевич
Над полем боя

Аннотация издательства: Дважды Герой Советского Союза маршал авиации А. Н. Ефимов начал свой фронтовой путь в августе 1942 года. Защищая Родину, он сражался с врагом до победного окончания войны, громил фашистские полчища под Ржевом и Орлом, Брянском и Смоленском, в Белоруссии, Польше и Германии, совершил 222 боевых вылета, уничтожил немало живой силы и техники противника. О суровых фронтовых буднях, о подвигах боевых товарищей рассказывается в воспоминаниях бывшего командира эскадрильи 198-го штурмового полка 4-й воздушной армии. Ныне маршал авиации Александр Николаевич Ефимов - первый заместитель главнокомандующего ВВС СССР. Его мемуары рассчитаны на массового читателя.

Биографическая справка: ЕФИМОВ Александр Николаевич, родился 6.02.1923 в селе Кантемировка, ныне пгт Воронежской области в семье железнодорожника. Русский. Член КПСС с 1943. Окончил школу No 2 в городе Миллерово Ростовской области в 1940. В Советской Армии с 1941. Окончил Ворошиловградскую военно-авиационную школу пилотов в 1942. На фронтах Великой Отечественной войны с августа 1942. Командир эскадрильи 198-го штурмового авиационного полка (233-я штурмовая авиационная дивизия, 4-я воздушная армия, 2-й Белорусский фронт) старший лейтенант Ефимов к июлю 1944 совершил 100 боевых вылетов на разведку и штурмовку войск, аэродромов, переправ и железнодорожных эшелонов противника. 26.10.44 ему присвоено звание Героя Советского Союза. К концу войны штурман 62-го штурмового авиационного полка капитан Ефимов совершил еще 122 боевых вылета. Всего им лично и в составе группы уничтожено 85 самолётов врага на аэродромах и 7 в воздушных боях, много живой силы и техники противника. 18.8.45 награжден второй медалью "Золотая Звезда". В 1951 окончил Военно-воздушную академию, в 1957 - Военную академию Генштаба, служил на командных должностях в ВВС. С 1969 первый заместитель главкома, с 1984 главком ВВС - заместитель министра обороны СССР. Заслуженный военный летчик. Маршал авиации (1975). Кандидат военных наук. Депутат Верховного Совета СССР 2, 9 -11-го созывов. Член ЦК КПСС с 1986. Награжден 3 орденами Ленина, 5 орденами Красного

Знамени, орденом Александра Невского, 2 орденами Отечественной войны 1 степени, орденом Красной Звезды, "За службу Родине в ВС СССР" 3 степени, медалями, иностранными орденами. Государственная премия СССР. Бронзовый бюст установлен в Миллерово. (Герои Советского Союза. Краткий биографический словарь. Москва. Воениздат. 1987. Том 1. Стр. 490-491) \\\ Андриянов П.М.

Содержание

Глава первая. Первая высота
Глава вторая. Счастье встречать самолеты
Глава третья. Курс на запад
Глава четвертая. Июль обещает грозу
Глава пятая. Над "смоленскими воротами"
Глава шестая. Здравствуй, край партизанский
Глава седьмая. Через Вислу
Глава восьмая. Суровый учитель - война
Глава девятая. Под солнцем победы

Глава первая. Первая высота.

В ту вторую военную осень 1942 года сентябрь в Подмосковье выдался капризным. Солнечная погода часто сменялась холодными дождями, небо хмурилось, блекли безвременно багряные краски осеннего леса.

Ненастная погода, неутешительные сводки Советского информбюро плохо действовали на настроение. Фашисты рвались к Сталинграду, стремились отрезать Кавказ. И на Западном фронте ничего утешительного.

Скорее бы в самолет - и в бой!.. Мы с Толей Украинцевым, товарищем по авиационному училищу, третий день месили грязь на фронтовых дорогах в войсках нужного нам аэродрома. След его отыскался неожиданно. Помог сержант-регулировщик. Он же пристроил нас на машину со снарядами, следовавшую в том направлении.

В кабине трехтонки мы почувствовали себя счастливыми: теперь-то уж наверняка доберемся. Прижавшись друг к другу, чтобы согреться, мы задремали и... проехали свой перекресток. Проснулись от близкого орудийного грохота. Куда это нас занесло? Оказывается, водитель привез нас прямо на огневую позицию батареи, искусно замаскированной на опушке леса. Она поддерживала атаку нашей пехоты на безымянную высоту, по гребню которой окопался враг.

Залпы наших орудий сливались с близкими разрывами фашистских снарядов. В артиллерийской канонаде нам, необстрелянным, трудно было определить, где наш выстрел и где разрыв чужого снаряда. Можно было запросто угодить под тугую

волну взрыва или под разлетавшиеся веером осколки. Любопытный Толя поднял один такой, увесистый, с зазубринами, и тут же бросил:

- Горячий, сволочь!

В артиллерийскую дуэль вплетались пулеметные очереди. Время от времени над нами, задевая за верхушки деревьев, с надрывом крякали мины, осыпая осколками расчеты батареи. Среди артиллеристов уже были раненые. Но никто не отходил от орудий.

Трудная это была атака: местность впереди открытая, и лют свинцовый дождь с высоты. В ожидании команды прижалась к мокрой земле наша пехота. Вот цепь поднялась и устремилась вперед. С высоты зло залаяли пулеметы. Больно было видеть, как падали и оставались неподвижными фигурки наших солдат. Поредевшая цепь залегла. Атака захлебнулась. Словно поперхнувшись, разом замолчали пушки и пулеметы. На миг воцарилась тишина... Неподвижные фигурки солдат на раскисшем от дождя поле, и эта нелепая, зловещая тишина...

Потом на моем пути было много боев, но этот, первый, увиденный "со стороны", на всю жизнь врезался в память.

Растерянные и ошеломленные, мы не сразу сообразили, чего добивается от нас разгоряченный боем лейтенант-артиллерист с двумя кубиками на петлицах. После наших сбивчивых объяснений понял наконец, что мы, молодые летчики, направляемся в штурмовой авиационный полк, ищем аэродром.

- Там ищите! - резко махнул он рукой в тыл, а сам сорвался на крик: - И вообще, где она - ваша авиация? Где обещанная поддержка с воздуха? Кто ответит за них? - Лейтенант бросил гневный взгляд в сторону наших бойцов, оставшихся на склоне безымянной высоты.

Подавленные, возвращались мы с передовой. Зарядивший с утра дождь не переставал. Наши серые солдатские шинели промокли насквозь. В пудовых от налипшей грязи сапогах хлюпала вода.

Давно был съеден сухой паек - шесть черных сухарей. И все-таки больше голода и холода терзала нас обида. Мы так гордились нашей авиацией, а тут вдруг самолеты не прилетели, атака пехоты сорвалась. На наших глазах погибло столько бойцов!

Как ни мал был наш опыт, мы, конечно, догадывались, что авиация в тот день была обречена на бездействие из-за сложных метеорологических условий. При такой видимости даже с малой высоты трудно рассмотреть объект штурмовки. А зазеваешься - сам врежешься в какой-нибудь косогор. Нет, приходили мы к

выводу, в такую погоду летать нельзя.

Но как только в памяти вставала картина боя за высоту и искаженное гневом лицо лейтенанта, логический ход наших рассуждений обрывался. Вроде бы и сознавали мы, что штурмовики и в дождь должны действовать в интересах наземных войск. Но в ту пору еще неведомо было нам, что скоро сами будем вести боевую работу в куда более трудных условиях.

За разговорами незаметно подошли к нужному нам повороту на деревню Чертаново. К одиноко стоящему высохшему тополю прибита фанерная указка с лаконичной надписью: "Хозяйство Тысячного".

Сомнений нет, идем правильно. Еще в отделе кадров Западного фронта нам сказали, что майор Тысячный - командир нашего штурмового авиационного полка.

Вот наконец и Чертаново. Единственную улицу перегораживал самодельный шлагбаум. Миновав его, тут же встретили офицера с красной повязкой на рукаве.

- Вам кого, товарищи военные?

В коротких замызганных шинелях и выцветших старых пилотках мы мало походили на выпускников известного в стране авиационного училища. Офицер прочитал наши предписания и тотчас оживился:

- Ну, давайте знакомиться. Я - лейтенант Васильев, командир звена. Милости просим в наш будущий гвардейский полк.

Острый на язык, лейтенант Анатолий Васильев преотлично знал порядки на полевом аэродроме.

- Обедали? - спросил он нас.

Мы замялись с ответом. Как-то неловко, казалось, начинать жизнь в полку с посещения столовой. Ведь мы еще не сдали даже продовольственных аттестатов и не представились командиру. Но дежурный точно угадал наши мысли. Он сказал, что командир сейчас все равно с нами разговаривать не станет, а отправит подкрепиться. В столовой же можно сдать и аттестаты, во время обеда начпрод обязательно там бывает.

Лейтенант еще раз глянул на часы.

- Времени для размышлений нет. Обед заканчивается... Впрочем, - шутливо заметил он, - если не хотите обедать, подождите меня возле той избы на лавочке. А я, так и быть, расскажу потом, какое было меню...

От доброты и гостеприимства куда-то сразу отлетела наша дорожная усталость. За год мытарств, связанных с эвакуацией училища в глубь страны, во время многочисленных командировок в запасном полку мы уже как-то свыклись с неприветливостью военных комендантов, очередями на дорожных

продовольственных пунктах, ожиданием коек в наскоро оборудованных гостиницах - со всеми бытовыми неудобствами, которые принесла с собой война. Привыкли и научились довольствоваться самым малым.

Но во фронтовом авиационном штурмовом полку мы сразу почувствовали, что попали в дружную боевую семью. А за обеденным столом совсем стало ясно, что нашему появлению действительно все искренне рады. Нас с Толей Украинцевым буквально забросали вопросами: откуда мы родом, давно ли в комсомоле и какие выполняли поручения? Из какого училища прибыли, велик ли налет на штурмовике?

Эти расспросы были не от праздного любопытства. Летчики полка стремились к душевной близости, к дружеским контактам. У бывалых фронтовиков и только что прибывших на войне быстро налаживались отношения. Всех сплачивала общая опасность и ответственность за выполнение поставленных задач. Понимая это, мы с Толей охотно отвечали на вопросы. Но обед явно затягивался. И здесь находчивый дежурный ловко выручил нас.

- Братцы, - сказал он, - дайте же им поесть! Их ждет командир!

Напоминание о командире подействовало. Вопросы прекратились. Однако дело кончилось тем, что, пообедав, мы отправились к майору Тысячному в сопровождении доброго десятка летчиков. Теперь нам советовали, в какую эскадрилью стоит проситься, рассказывали, кто в полку лучший командир.

Все-таки много значит для воина коллектив! Еще час назад мы, словно заблудившиеся путники, не знали, где найдем пристанище и как сложатся наши дела. Мы были равнодушно готовы к новым невзгодам. А теперь, едва увидели новых боевых друзей, плохое настроение, неуверенность сразу улетучились.

Нас ни капельки не волновало, в какую эскадрилью мы попадем и кто будет нашим командиром звена. Давно договорились с Толей, что в первом же боевом вылете покажем себя, хотя и не очень-то представляли, как сложится этот вылет.

Перед крыльцом дома товарищи деликатно оставили нас, понимая, что перед встречей с командиром надо дать нам собраться с мыслями.

Командир, выслушав наши рапорты, поздоровался, подробно расспросил, как мы пришли в авиацию, посоветовал внимательно присматриваться к боевой жизни коллектива.

- Какой у вас налет на самолете Ил-2? - спросил меня майор.

- Десять часов! - с гордостью ответил я, надеясь услышать похвалу по поводу того, что так быстро освоил грозный штурмовик.

- Не слишком, - с сожалением сказал командир. - Придется начинать с азов...

Вот тебе и раз! Мы-то думали, что эти "азы" уже позади.

Для нас была составлена специальная программа ввода в строй. Изучали инструкцию по эксплуатации самолета, материальную часть, аэродинамику, самолетовождение, тактику, район полетов. Учебных классов на фронте, естественно, не было, заниматься приходилось прямо на аэродроме, в блиндаже, где механики ремонтировали и чистили оружие, снятое с самолетов. Привлекали нас и к выполнению разных работ на штурмовиках при подготовке их к боевым вылетам.

Работа на самолетных стоянках пошла нам на пользу. Великая вещь практика. Кажется, схему шасси самолета не раз на доске чертили, а вот пока не потер как следует эти самые шасси тряпкой, не пощупал руками, знания были не те, больше теоретические. При разборке и чистке оружия мы также на практике постигали все тонкости взаимодействия частей авиационных пушек и пулеметов. Правильно говорят, что лучше один раз увидеть, потрогать, чем сто раз услышать. Но еще важнее самому получить навыки эксплуатации обслуживания оружия и боевой техники. Практика - всякому делу голова. Знания наши быстро росли, крепли навыки. О первых успехах и прилежании новеньких хорошие отзывы дали командиру инженер и другие старшие товарищи.

Особенно много занимался с нами штурман полка майор М. Бондаренко. Это был смелый и знающий боевой летчик. Обладал он к тому же редким даром: без назиданий и нравоучений умел передать молодым пилотам дорогой фронтовой опыт. То, что Бондаренко рассказывал, в то время нельзя было найти ни в одной книге. Опытный воздушный боец дотошно разбирал с нами тактику штурмовиков при полете к цели, в момент отражения атак вражеских истребителей, нанесения штурмовых ударов по объекту.

Иной раз начинал рассказ с того, какими способами можно восстановить ориентировку, если летчик вдруг временно потерял ее в воздушном бою. И на каждый случай у майора Бондаренко были припасены убедительные примеры грамотных действий летчиков именно нашего полка.

Об отважном штурмовике майоре Бондаренко - умелом воспитателе и чутком товарище - нам рассказали летчики при первой встрече. Слава о его боевых делах давно перешагнула границы нашей штурмовой дивизии. Человек удивительной храбрости в небе, он был скромен и даже застенчив в обыденной жизни. А вот о людях беспокоился больше всего. Он всегда был

готов помочь каждому, кто к нему обратится. Поздно ночью, закончив расчеты на предстоящий боевой вылет, штурман обычно одним из последних приходил в землянку и валился на нары, чтобы утром снова продолжить свою многотрудную работу.

В бою летчик преображался. Вера в оружие, воля к победе, точный расчет и неотразимый удар всегда приносили успех майору Бондаренко. Словно ураган, проносился он над объектом на малой высоте, неся гибель врагу. Многотонный штурмовик был удивительно послушен этому летчику на крутых разворотах боевого пилотажа. Разгоряченный боем, Михаил Захарович обычно, сразу же после вылета анализировал действия каждого пилота, давал советы, указывал на промахи. Умел он внушить своим ведомым уверенность в победе над сильным и коварным врагом.

В то время психологической закалкой авиаторов как предметом подготовки специально никто не занимался. А в условиях, в которых мы начали летать, когда господство в воздухе было на стороне фашистов, выполнение боевых вылетов было связано с особыми трудностями. По опыту своих товарищей мы знали, что в каждом полете была вероятность встречи с истребителями противника. Она не сулила ничего хорошего, особенно когда штурмовики шли к цели, тяжело нагруженные бомбами, и не могли энергично маневрировать. А ведь маневр и малая высота полета были нашими основными приемами, обеспечивающими уход от атак истребителей.

В этих условиях, естественно, летчики, если их правильно не обучить и не настроить, будут чувствовать себя скованно в полете, уделять чрезмерно много внимания войску воздушного противника, вместо того чтобы сосредоточиться на выполнении поставленной боевой задачи.

Тогда, конечно, мы этого не сознавали. Уже позже, когда пришел опыт, нам стало ясно, насколько необходимы были новичкам примеры успешно проведенных воздушных боев, удачных приемов противодействия вражеским истребителям, хитрости, смелых действий при встрече с ними. Такие факты вселяли в нас уверенность, прибавляли решительности, давали необходимый моральный настрой и эмоциональный заряд. И та психологическая подготовка, которой незаметно занимался с нами Бондаренко, рассказывая о боевых делах однополчан, приносила свои результаты. Его беседы окрыляли нас, каждому хотелось скорее сразиться с ненавистным врагом. Но до этого было еще далеко. Мы выполняли учебные полеты в районе аэродрома.

Наше летное поле порядком раскисло от затяжных осенних

дождей. Однако лишь чуть-чуть улучшалась погода, как командир полка тотчас выпускал самолеты на боевые задания. Их пилотировали самые опытные летчики. Боевые задачи выполнялись малыми группами, парами и даже одиночными экипажами. Штурмовики все время держали противника в напряжении.

Общим в полку было мнение, что, как только настанет зима, наш Западный фронт перейдет в наступление. Эти разговоры волновали молодых летчиков. Думалось тогда: неужели нам не придется участвовать в боевой работе? Кто-то летел на задания и возвращался с победами, а мы на фронтовом аэродроме чувствовали себя так, как в училище в летный день: полеты по кругу, полеты в зону, ознакомительные полеты по маршруту.

Скорее бы в бой...

Передний край обороны на нашем участке фронта проходил чуть западнее районных центров Зубцов, Гжатск, Юхнов, В темные осенние ночи с аэродрома было видно багровое зарево пожарищ. Наш 198-й штурмовой авиационный полк базировался в то время на полевом аэродроме неподалеку от Волоколамска. Городок этот вместе с окружавшими его населенными пунктами в период вражеского наступления на нашу столицу был ареной ожесточенных боев.

Отступая, фашисты всю свою злобу за неудачи на фронте вымещали на мирных жителях. Они угоняли их в Германию, расстреливали, вешали, а деревни и села предавали огню. Гитлеровские генералы приказывали уничтожать на русской земле все, что было можно уничтожить. На языке фашистских вояк это называлось "создать мертвую зону" на пути наступающих советских войск.

Серьезно пострадало и село Чертаново, где располагался наш аэродром. То, что уцелело от прямых попаданий бомб, мин и снарядов, было уничтожено пожарами. Во время вражеских артиллерийских налетов пожары никто не тушил, а сильный ветер перебрасывал пламя и горящие угли с одного строения на другое, превращая деревенские улицы в огромный костер.

Лишь овраг, деливший Чертаново пополам, спас его от полного уничтожения. В некогда богатом колхозном селе условно пригодными для жилья осталось всего два-три десятка полуразрушенных домов без окон и дверей. На пепелищах стояли лишь обгорелые трубы русских печей.

В подвалах многих домов фашистами были оборудованы долговременные огневые точки. Но как только гитлеровцев выбили из Чертаново, эти доты немедленно заселяли беженцы из окрестных деревень, ютившиеся ранее в тесных погребах.

Работа сельских Советов в нашей прифронтовой полосе после того, как отсюда были изгнаны оккупанты, еще только налаживалась. Летчики нашего полка приносили чертановским ребятишкам из своей столовой кто горбушку хлеба или сухарь, кто котлету или несколько кусочков сахару.

Жители Чертаново и беженцы часто выручали нас в снегопады. На расчистку аэродрома добровольно выходили все. Даже дети помогали сгребать снег с летного поля, расчищать самолетные стоянки. Заводилой в этом деле была эвакуированная из Смоленска Екатерина Ивановна Шевелева. Ее пятилетний сын Петька был нашим общим любимцем. Этот смышленый малыш как-то не по-детски понимал войну. Он хорошо знал различные образцы стрелкового оружия. По гулу моторов Петька безошибочно отличал советские самолеты от фашистских, а при угрозе бомбежки прятался в щель.

Хотя и трудно приходилось Екатерине Ивановне, но никто не слышал от нее жалоб. В разоренной деревне, фактически на пустом месте, она старалась хоть чем-то скрасить быт таких же, как она, беженцев. Эта добрая женщина помогала сельскому Совету организовать санитарную помощь людям, стирку белья. Заботилась и о выпечке хлеба для населения, правильном его распределении. Во дворе походной хлебопекарни она колола дрова, носила воду, помогала топить печи, старалась быть полезной людям в эти трудные дни, поддерживала тех, кто пал духом, читала или пересказывала сводки с фронта.

Екатерина Ивановна глубоко верила, что недалеко то время, когда оккупанты побегут с нашей земли. Да разве только одна она так думала? Разгром гитлеровских войск под Москвой вдохновлял советских людей, укреплял их веру в нашу победу над германским фашизмом.

Близкими и понятными были мне переживания Екатерины Ивановны. По ту сторону фронта - в Миллерово, не успев эвакуироваться, осталась и моя мать с младшей сестренкой.

Как только кончались наши дневные заботы и наступал вечер, меня неотступно начинала мучить мысль: живы ли родные? Я ничего не знал о них с первого дня войны, и память невольно возвращала меня к тому дню, когда мы расстались.

...В воскресенье утром 22 июня 1941 года меня вызвал дежурный по авиационной школе.

- Курсант Ефимов, к вам приехали мать и сестра!

Увольнения в город в тот день не было. Я находился в казарме. Бегу к контрольно-пропускному пункту. Там была комната для посетителей. В ней стояли покрытый белой скатертью стол и четыре табуретки. На столе - графин с водой, а

рядом в вазе - букет свежих полевых цветов, собранных чьими-то заботливыми руками.

- Здравствуй, мама!

Мать молча обняла меня, а потом тихо произнесла:

- Вот ты и летчик! - Она с гордостью смотрела на мою пилотку и голубые петлицы с "птичками", а мне почему-то вспомнилось тогда детство...

Ко мне рано пришло увлечение авиацией. В школьном кружке мастерили мы простейшие летающие модели с резиновыми моторчиками. А потом шефы из воинской части подарили нам настоящий планер. Радости нашей не было предела. Открывается планерная школа. Скоро будем летать! С гордостью мы таскали свою огромную крылатую игрушку из мастерских на аэродром. По пути к нам присоединялись подростки с других улиц, и скоро на летном поле собирались ребята чуть ли не со всего города.

Правда, планер был старенький, чиненый-перечиненый, весь в заплатах, и мы больше ремонтировали его, чем занимались на нем. Но и от этого на первых порах мы испытывали огромное удовлетворение.

Прежде чем летать, надо было освоить подлет - кратковременный отрыв планера от земли. Но еще раньше мы проходили так называемую балансировку. На врытом в землю штыре устанавливался планер. Учлет садился в кабину и, действуя рулями, за счет набегавшего потока ветра удерживал планер в горизонтальном положении.

У концов крыльев и у хвостового оперения для страховки стояли товарищи и удерживали планер от сваливания, если неудачливый учлет допускал ошибку. С каким душевным волнением выполняли мы эти нехитрые упражнения! Сидишь в кабине и забываешь, что ты всего-навсего балансируешь планер. В мыслях ты уже где-то далеко-далеко, в бескрайнем небе. Казалось, в руках не фанерный планер, а грозная боевая машина. Какие это были прекрасные мгновения полета мальчишеской фантазии! И только нетерпеливый возглас очередного учлета выводил из удивительного состояния.

Ежедневно приходили мы на занятия и терпеливо дожидались своей очереди. После окончания их любовно зачехляли планер и с чувством выполненного долга строем с песней покидали аэродром.

- Завтра начнем подлеты, - объявил нам инструктор.

И вот настал этот памятный день -18 августа 1938 года. Задолго до установленного срока пришли мы на аэродром. Было ясное утро. На сердце радостно и тревожно. Сегодня должна свершиться заветная мечта - летать.

Охотников много. Кому же первому?

- Тебе, Саша, - учитывая мою особую привязанность к авиации, решили товарищи.

Занимаю место в кабине. Проверяю ход ручки, педалей и жестом даю знак инструктору: к полету готов. Запуск производился довольно просто - с помощью резинового амортизатора, закрепленного за крючок в передней части планера. Два резиновых уса амортизатора учлеты натягивали под углом к оси направления взлета. Планер в этот момент удерживался с помощью нехитрого механизма: штыря и особой крестовины.

- Старт! - подавал команду инструктор.

Учлет тянул за специальный тросик, освобождая стопор, и уже ничем не удерживаемый планер послушно взмывал в небо.

Так вот начался и мой первый безмоторный полет. Ни с чем не сравнимое чувство охватывает тебя. Прошло с того памятного утра много лет, совершены тысячи взлетов и посадок на различных самолетах и вертолетах, днем и ночью, в любых метеорологических условиях, а первый полет, как и та безымянная высота, не забудется никогда. И перед каждым новым взлетом до сих нор сладко замирает сердце, каким бы он ни был по счету - сто или тысяча первым! Видно, нельзя привыкнуть к этому удивительному состоянию. И так - на всю жизнь, пока судьба дает возможность летать...

Высота - метров пять-десять. Планирую через летное поле и довольно благополучно произвожу посадку... Не каждая заканчивалась тогда так гладко. Иной раз при нерасторопных действиях набивали мы себе синяки и шишки, а планер тут же, на летном поле, приходилось ремонтировать. Но даже при неудачах не унималась страсть к полетам.

"От модели - к планеру! С планера - на самолет!" - вот лозунг, который определил нам место в жизни. Из нашего планерного кружка девять человек закончили аэроклубы и поступили в военные авиационные училища. Я тогда уехал в Ворошиловградское летное...

И вот эта встреча у контрольно-пропускного пункта. Слова матери воспринял, как самое заветное. "Да, мама, я буду летчиком!"

Только успел посадить мать с сестренкой на трамвай, помахал им рукой и тут же, на улице, услышал, что фашистская Германия напала на нашу страну.

Первым естественным порывом курсантов было немедленно всем идти на фронт. Но начальник училища сказал на митинге, что, горячо одобряя наш патриотический порыв, командование

считает необходимым продолжить обучение курсантов. Фронту нужны хорошо обученные, умелые летчики.

Вооруженные большим количеством танков и самолетов, хорошо технически оснащенные и механизированные, фашистские армии рвались в глубь страны. Пожар войны к осени сорок первого уже вовсю бушевал в Прибалтике, Белоруссии, на Украине. Враг захватил значительную часть территории нашей Родины.

Осенью нашему авиационному училищу было приказано эвакуироваться. Путь нас ожидал нелегкий и далекий. Самолеты перегоняли инструкторы. Мы же уходили, как говорят, с полной боевой выкладкой. Первый отрезок маршрута Ворошиловград Сталинград преодолели пешком. От Сталинграда до Саратова плыли пароходом. Из Саратова в Уральск ехали поездом.

Мы уходили в тыл, а фронт шел за нами. Тревожное зарево пожаров обгоняло нас на флангах, теснило с запада, оставляя свободным лишь путь на восток. Горький дым стлался по степи. Где-то на корню горели хлеба. В ночном небе над нами гудели вражеские бомбардировщики, бросая осветительные ракеты.

А на Южном Урале стояла тишина. Сюда не залетали даже вражеские разведчики. Начались напряженные дни учебы. Сорокаградусные морозы и снежные заносы на аэродроме, теснота и неустроенность. Жили мы, прямо скажем, не сытно. Но никто не хныкал, не жаловался. Каждый курсант стремился скорее стать боевым летчиком.

Правда, в эту тяжелую пору было немало организационных неувязок. Так, сначала наш курс планировали выпустить пилотами на скоростных бомбардировщиках. Потом вдруг программу изменили. Когда настало время идти в боевой полк, нас срочно начали переучивать на пикирующие бомбардировщики. И опять начались полеты по кругу, в зону, по маршруту, строем. Ну, казалось, на этот раз все. Скоро - на фронт. А перед самым выпуском - ошеломляющая новость. Будем учиться летать на штурмовиках.

Двоякое чувство в то время испытывали мы. Очередная оттяжка с выпуском, естественно, огорчала нас, зато перспектива быстро освоить новую боевую технику воодушевляла. Конструкторское бюро С. В. Ильюшина выпустило необычный самолет-штурмовик. Подобной машины не было ни в какой другой армии мира. Наши авиационные заводы уже приступили к серийному выпуску этого грозного самолета. Для него нужны были летчики.

Несколько ознакомительных полетов на новой машине, затем еще два-три полета на боевое применение, и вот уже мы, первые

выпускники на Ил-2, направляемся в запасной полк. Там вскоре и были вручены нам фронтовые предписания.

За две недели пребывания на фронтовом аэродроме мы с Толей Украинцевым убедились, что в нашей затянувшейся стажировке ничего плохого нет. Просто нам давалась возможность осмотреться, привыкнуть к требованиям командиров, познакомиться с тактикой штурмовой авиации, обстановкой на фронте.

Все это время мы продолжали упорно учиться. И побуждали нас к этому многие примеры и факты из фронтовой жизни наших товарищей. Вот однажды прилетевший из боя штурмовик грубо приземлился без шасси на краю летного поля. Сначала мы решили, что это произошло по причине плохой подготовки летчика. Но ясность тотчас внес его механик.

- Да он же ранен! - воскликнул солдат и бросился на выручку к командиру.

И действительно, летчик, отбиваясь от наседавших вражеских истребителей, получил тяжелое ранение. Теряя сознание, он все-таки дотянул до своего аэродрома и спас машину.

Молодые летчики внимательно присматривались ко всему. Восхищаясь подвигом старшего товарища, мы старались узнать все подробности боя, думали, а как бы поступил каждый из нас в той или иной обстановке. Нередко, пересказывая какой-либо боевой эпизод, услышанный от товарищей, мы спрашивали у командиров, правильно ли действовал штурмовик в воздухе.

Обо всем этом нам рассказывали на разборе полетов. Как только солнце заходило за гребенку дальнего леса, вместе с видавшими виды фронтовиками мы устало брели к командирскому блиндажу. Там обычно проводились разборы боевой работы и ставились задачи на очередной день. Для нас это была настоящая школа боевого мастерства.

В подготовке и проведении разборов майору Тысячному деятельно помогал начальник штаба полка капитан С. Поляков. С рассвета и до глубокой ночи находился он на командном пункте. Можно было звонить туда в любое время, и в ответ из телефонной трубки неизменно звучали слова:

- Поляков слушает!

Начальник штаба всегда был в курсе дел и событий, происходящих в полку, точно знал, что делается на земле и в воздухе, чем занят летный и инженерно-технический состав.

Не один раз приходилось наблюдать, как благодаря оперативному вмешательству начальника штаба своевременно исправлялись ошибки работников авиационного тыла, нашей инженерной службы, того или иного командира эскадрильи.

Особенно всем нравилась предусмотрительность Сергея Васильевича, старавшегося заблаговременно учесть и буквально на ходу устранить все так называемые "мелочи", снижавшие качество боевой работы.

Никто не знал, когда только Поляков вместе со своим писарем Владимиром Софроновым, в шутку прозванным летчиками начальником оперативного отдела, успевали чертить кроки местности, различные схемы и диаграммы. К каждому разбору полетов эта документация неизменно развешивалась на нашем полковом командном пункте для обозрения и изучения. В ней с особой педантичностью отражались динамика только что происшедшего поучительного воздушного боя, построение боевых порядков штурмовиков для атаки наземных целей, порядок выполнения противозенитного маневра, ухода группы от объекта штурмовки и т. п.

Из множества вопросов, касавшихся боевой работы, майор Тысячный с помощью начальника штаба умел выбрать один-два главных и на них сосредоточить внимание летного и инженерно-технического состава. Часто заходила речь об осмотрительности, выдерживании места в боевом порядке, умении быстро перестроиться в оборонительный круг. В воздухе на всех высотах шныряли "мессеры", наших истребителей в то время было еще мало, и штурмовикам приходилось обороняться самостоятельно. Майор Тысячный не только поощрял лучших, но и всячески популяризировал их опыт, а тех, кто допускал промахи, нещадно критиковал, не скупясь на сильные эпитеты. Тактичный начальник штаба иногда поеживался от командирской лексики и просил при этом:

- Вы бы уж полегче, товарищ командир.

- Вот еще, - сердился Тысячный, - у меня тут боевой полк, а не пансион благородных девиц! И мы с вами не в игрушки играем, а находимся на войне!

Майор Тысячный любил своих летчиков, в воздушном бою готов был броситься на выручку к каждому. Критиковал же их на разборах, чтобы, как он считал, "лучше дошло". На Тысячного никто обид не таил, но такт и вежливость начальника штаба ценились выше.

Так проходил разбор полетов и в памятный для меня день 29 ноября 1942 года. Хотя все штурмовики вернулись на свой аэродром, командир немало времени затратил на анализ ошибок. Долго разбирал неграмотные действия ведущего четверки, растянувшего боевой порядок над целью и тем самым ослабившего плотность огня штурмовиков. К тому же они могли стать легкой добычей вражеских зенитчиков.

Досталось и еще одному летчику, который уже над своей территорией допустил временную потерю ориентировки. Полет этот мог закончиться вынужденной посадкой, что, в свою очередь, грозило поломкой самолета, а то и гибелью экипажа. И все из-за того, что не был досконально изучен район полетов. Лишь счастливый случай помог пилоту благополучно вернуться домой с почти сухими топливными баками. Его привели на аэродром штурмовики соседнего полка.

Я думал тогда, что застрахован от подобных ошибок. Казалось, чего проще вести в полете визуальную ориентировку: следи за временем, сличай карту с местностью, и все тут. Не знал я в ту пору, что фронтовая судьба готовила мне аналогичный сюрприз и что в подобной обстановке я наделаю еще больше ошибок.

Получил серьезный упрек и комендант аэродрома за лужи и выбоины на летном поле.

- Ночь не спать, а к утру чтобы взлетная полоса была как стеклышко! строго выговаривал Тысячный офицеру из батальона авиационного обслуживания.

Личному составу аэродромной роты всегда выпадает трудная доля. Не так-то просто в период дождей, снегопадов, оттепелей содержать в полной готовности летное поле. То расчищать надо, то укатывать, то гладить его, чтобы каждый день с рассвета обеспечивать боевую работу летчиков.

Сколько раз на наш заботливо подготовленный полевой аэродром производили посадку поврежденные в бою самолеты! Их приходилось сажать иной раз с неисправным шасси, отбитыми рулями и элеронами, с зияющими в крыльях пробоинами, с бесформенными обломками вместо хвостового оперения. Порою слабеющая рука раненого пилота едва удерживала штурмовик на посадке. И только гладкое поле спасало летчика и машину на пробеге... Но оно и строго наказывало, если переставали за ним ухаживать.

В конце разбора командир поставил боевую задачу на следующий день:

- Завтра полк будет наносить штурмовые удары по минометным и артиллерийским батареям противника, его подходящим к фронту резервам и ближайшим железнодорожным узлам.

- На станцию Осуга, - продолжал Тысячный, - пойдет четверка в составе Васильева, Жарова, Анисимова и... Ефимова.

Мою фамилию командир произнес после небольшой паузы, как бы подчеркивая тем самым значимость предстоящего - первого в моей жизни - вылета на боевое задание. Майор пожелал

мне крепко бить фашистов и точно выполнять в воздухе строгие правила боевого строя.

Тотчас же после того как была поставлена задача, я подошел к летчикам, с которыми завтра предстояло лететь. Ведущий нашей четверки Анатолий Васильев в ответ на мой вопрос, как будем выполнять задание, по-дружески посоветовал:

- Для начала хорошенько выспись, чтобы идти в бой со свежей головой. А детали уточним завтра перед вылетом.

По-иному отнеслись к предложению совместно продумать план боевого полета летчики Жаров и Анисимов. Оба они смотрели на меня свысока: дескать, а что там думать, бить надо врага. У них было по десять боевых вылетов на Ил-2, и конечно они считали себя обстрелянными фронтовиками. Правда, не их вина, что в штурмовой авиации тогда еще не была выработана единая методика подготовки к боевому вылету. Среди некоторых молодых фронтовых летчиков было распространено мнение, что интуиция сама подскажет, как надо действовать в боевой обстановке. И выразителями этого легкомысленного мнения выступали в полку Жаров и Анисимов.

- Запомните, юноша, - обращаясь ко мне, назидательно произнес Жаров, план боя хорош до боя. Когда же в воздухе начинается карусель с истребителями противника и зенитным обстрелом, тут надо работать головой!

Оба захохотали и ушли, а я, обескураженный, остался на месте. Все-таки трудно было самому разобраться в психологии боевого летчика. Один прилетал с задания радостным, готовым тотчас повторить полет, другой же заруливал на стоянку и долго не покидал кабины самолета, заново переживая и передумывая все перипетии боя.

И в докладах порой сквозили разноречивые нотки: одни недооценивали, другие переоценивали противника, хотя речь шла об одном и том же боевом эпизоде. Уже потом мне стало ясно, что разница во взглядах на бой объяснялась характерами воздушных бойцов, разным восприятием происходящего. А пока мы, новички, жадно прислушивались к рассказам бывалых фронтовиков. Не все, конечно, принимали на веру, как-то старались по-своему переосмыслить факты и события, учились отличать правду от домысла и фантазии, безрассудную удаль от смелого, но точного расчета.

На кого же все-таки ориентироваться? Кого считать героем? - искал я в тот вечер ответа. Того ли, кто из пекла боя прилетал на изрешеченном самолете, как говорят, на одном самолюбии, или того, кто умел думать за себя и за противника, сам с честью выходил из всех передряг и, выполнив задачу, невредимыми

приводил домой своих ведомых?

Ответ на этот вопрос оставался пока открытым. Из долгих размышлений меня вывел механик моего самолета сержант Юрий Коновалов:

- О чем зажурились, командир?

- Да так... - неопределенно ответил я.

Механик понимающе кивнул головой и присел рядом.

В боевом формуляре полка, в описании наших побед немалое число страниц по праву принадлежит войсковому товариществу. Одна из них рассказывает о наших отношениях с механиком. Нас сближали общие интересы: он готовил самолет к полетам, я летал на нем. И надо сказать, машина никогда не подводила меня и воздухе.

Механик первым почувствовал, что я одинок. В те дни у меня и вправду еще не было близких друзей, мать и сестра оказались в оккупации, я не получал писем и сам никому не писал. И вот, выбрав на аэродроме свободную минуту, механик подошел ко мне:

- Разрешите, командир, прочитать вам письмо с Урала?

- Давай!

С того раза и пошло. Письма, приходившие Коновалову из его родного города Свердловска, мы читали вместе. Надо сказать, что получаемую им почту, вероятно, полезно было бы читать всему личному составу эскадрильи. В них кроме обычных домашних новостей сообщали и о том, сколько за сутки выплавлено стали, какие большие дела идут на заводе, кто из знакомых Коновалова тоже ушел на фронт. В конце письма обычно был наказ: лучше бейте фашистских гадов, а мы в тылу будем ковать вам оружие для победы.

Прочитаешь такое письмо, и настроение поднимается, хотя весточка и не тебе адресована. В редкие минуты отдыха, накинув на плечи еще теплый чехол от двигателя, присаживались мы на стоянке у колеса самолета и начинали мечтать. Мечтали, как после победы, если, конечно, останемся живы, будем с Юрой ездить друг к другу в гости. Я - к нему в Свердловск, а он - ко мне в Миллерово.

Когда почему-либо запаздывал обед и сильно давал о себе знать голод, Коновалов перед очередным полетом сам кухарничал. За самолетной стоянкой в цинке из-под патронов у него варилась картошка. Крепко посоленная, слегка пахнущая дымком от костра, она казалась нам вкуснее всяких деликатесов.

Мой фронтовой механик никогда не позволял себе использовать наши хорошие отношения в каких-то личных интересах или пренебречь своими служебными обязанностями.

Каждое утро Коновалов встречал меня рапортом, а потом весь день не отходил от крылатой машины. Знаток своего дела, он не только отлично готовил наш Ил-2 к полетам, но успевал еще при этом с увлечением рассказывать о назначении и устройстве различных систем самолета, принципе действия пилотажно-навигационных приборов и приборов, контролирующих работу двигателя. На случай если основные из них выйдут из строя при попадании снаряда, Юра напоминал, как пользоваться показаниями дублирующих приборов...

Из того, что рассказывал Коновалов, я, разумеется, многое знал, но всегда слушал его внимательно.

В тот вечер, когда было объявлено, что завтра состоится мой первый боевой вылет, сержант Коновалов разыскал меня после моей неудавшейся беседы с летчиками. Он доложил, что мотор и все оборудование самолета работают безотказно.

- За машину не беспокойтесь, командир!

- Спасибо, Юра!

Я знал, что он сделал все, чтобы обеспечить успех моего первого боевого вылета. От такой заботы теплее стало на сердце. Хотелось как-то приблизить минуту вылета. Скорее бы наступал рассвет...

С утра пораньше на полевом аэродроме техники и механики начинали греть моторы и опробовать их на разных режимах. От мощного гула авиационных двигателей дрожали окна в Чертаново, а у летчиков мгновенно отлетал сон.

Хоть и спал я в ту ночь мало, но проснулся в приподнятом настроении. С чего бы это? Ах, да! Сегодня первый боевой вылет. Скорее на улицу: как там с погодой? Если снегопад, то полетов вообще может не быть. А в хорошую погоду командир наверняка отменит мой вылет. Для такого новичка, как я, слишком велика была опасность встречи с "мессерами". В солнечный день они так и шныряли в голубом небе.

Но погода была как по заказу: десятибалльная облачность, без осадков. Значит, вылет состоится. Надо бы добраться поскорее до аэродрома. В столовой спешу проглотить свой завтрак, обжигаюсь горячим чаем. Но командир эскадрильи капитан В. Малинкин останавливает:

- Не торопитесь, Ефимов. Вместе поедем!

Говорит спокойно, с улыбкой. Ни на лице, ни в жестах ни тени тревоги. А ведь командир не только провожает нас, но и сам летит ведущим. Значит, ему будет труднее, чем нам, но он умеет держаться. Мне тоже хотелось научиться управлять своими чувствами, чтобы в любой ситуации оставаться спокойным. Стараюсь показать, что я тоже не особенно волнуюсь, прошу

официантку Раю принести мне добавку и чаю.

- Теперь уж наверняка до обеда есть не захочется, - говорю я.

А в ответ - смех летчиков.

- До обеда-то еще дожить надо, Саша! - назидательно говорит кто-то из них.

Иногда не все летчики возвращались с задания - об этом мы уже знали. За короткий срок нашего пребывания в полку за столами появилось несколько свободных мест. Трудно было привыкать к этому, но что сделаешь: шла беспощадная, жестокая война с врагом, который топтал нашу землю, ел наш хлеб, пытался поработить советский народ, уничтожить наш социалистический строй.

На аэродроме перед вылетом нашу четверку собрал командир звена.

- Летим штурмовать эшелоны на станции Осуга, - еще раз напомнил лейтенант Васильев.

Это - южнее Ржева, на железной дороге Ржев - Вязьма. По картам уточнили маршрут, порядок взлета и построения группы. Я летел замыкающим правым ведомым. Мой ведущий в паре - Анисимов.

- Чтобы от меня ни на шаг! - предупредил он. - Повторять за мной все мои действия! Ясно?

Вопросов, требовавших согласования, оставалось еще порядком. Например, кто из нас наносит удар по эшелону, а кто парализует зенитки? Бросаем ли мы сначала бомбы, а потом обстреливаем цель эрэсами, пулеметно-пушечным огнем? Или все делаем в иной последовательности? В какую сторону выходим из атаки после пикирования?..

Однако я постеснялся задать эти вопросы. Молчали все летчики, молчал и я. Вдруг возьмет командир и скажет: "Не умничайте, Ефимов!" Или, чего доброго, отстранит от полета как неподготовленного. Нет, уж лучше промолчать. Может, и правда, сама обстановка в воздухе подскажет, как надо действовать?

...Зеленая ракета искрами рассыпалась под нижней кромкой облачности. Это сигнал нашей четверке. Мы уже сидим в кабинах, одетые по-зимнему - в меховых шлемофонах, теплых комбинезонах и унтах.

Взлетели хорошо и собрались быстро. Линию фронта пересекли на малой высоте, вышли на железную дорогу и взяли курс строго на север. Через пятнадцать минут полета должен появиться объект штурмовки. Над нами - сплошная низкая облачность. Она, как щит, прикрывает нас сверху от фашистских истребителей, поэтому мы летим без прикрытия. Но каждый из нас постоянно осматривает воздушное пространство. Бывало, что

гитлеровские асы и в такую погоду вылетали на войск наших связных самолетов или других подходящих для них целей.

- Горбатые, подтянитесь! - слышим голос ведущего.

В те годы распространенное в авиации название штурмовиков ничуть не обижало нас. Это было придумано довольно метко: из-за характерной конфигурации Ил-2.

С прозвищем все свыклись. По этому поводу среди летчиков ходили даже анекдоты:

"Истребитель встречает штурмовика, летящего на задание, и спрашивает:

- Куда летишь, горбатый?

- На охоту!

- А почему сгорбился?

- Не видишь, сколько бомб везу!.."

- Впереди цель! - предупредил по радио ведущий.

Но и без того было ясно, что мы обнаружены противником еще на дальних подступах к станции. Навстречу штурмовикам потянулись огненно-красные трассы "эрликонов". Шапки мутно-серых разрывов вспыхивали по курсу полета, выше и ниже нас. Плоскостью самолета разрезаешь такой пухлый дымный клубок, а навстречу с земли - новая серия огненно-красных трасс. Хотя разрывов было много, но отчетливого чувства опасности я не испытывал. Вероятно, это чувство было подавлено стремлением в критический момент не оказаться хуже других.

В дыму разрывов зенитных снарядов почти не видно ведущего. Новая трасса "эрликонов" - летящих красных шаров... Выполняю противозенитный маневр. Со снижением резко ухожу в сторону и отчетливо вижу внизу четыре зенитных орудия, прислугу возле них, дымки выстрелов. Перевожу самолет в пологое пикирование. Даю по батарее пушечную очередь. Еще одну и еще... Кажется, попал! С креном проношусь над батареей. Через боковое стекло успеваю заметить, как в панике разбегаются от орудий гитлеровцы.

При выходе из атаки снова попал под огонь зенитки. Вспомнил заповедь бывалых летчиков: "Увидишь близко разрыв зенитки - иди на него. Следующий разрыв будет в другом месте, в соответствии с поправкой стрельбы на движение самолета. Если разрыв произошел далеко - уходи от него, ибо противник ясно увидит большой промах и в следующем залпе будет подводить разрывы к самолету. Уход от разрыва снова вызовет ошибку в прицеливании".

В теории мне это было ясно. Но на практике оказалось, что я никак не могу определить по разрывам, когда они близко, а когда далеко. Решил посмотреть, как делает противозенитный маневр

ведущий. Однако случилось то, о чем меня предупреждали самым строгим образом: пока я маневрировал, потерял ведущего и всю свою группу.

Но нет худа без добра! Отрыв от ведущего дал мне неожиданное тактическое преимущество. Вторая гитлеровская батарея, защищавшая станцию, вела огонь по трем нашим самолетам, а мой штурмовик противник либо потерял, либо посчитал подбитым. Так или иначе, я получил относительную свободу действий и обрушил огонь пушек и пулеметов на эту батарею.

Бил короткими очередями, а потом, прицелившись, пустил четыре реактивных снаряда. Они разорвались в расположении батареи. Выхожу из пикирования. Пора пристраиваться к своим. Вижу их теперь хорошо. Васильев, Жаров и Анисимов, сосредоточив все внимание на эшелоне, разбили десятка два вагонов, вывели из строя паровоз, а потом умело вышли из зоны огня.

Удачно пристроился к группе и я. И тут только вспомнил, что не сбросил бомбы и, к своему стыду, везу их обратно. Четыре фугасно-осколочные, каждая по сто килограммов! Решительно разворачиваюсь вправо и снова выхожу на боевой курс. Проношусь над эшелоном. Из двух вагонов валит дым. Белые струйки пара поднимаются к небу из продырявленного котла паровоза. Ближе к нему бросаю бомбы. Развернувшись на 180 градусов, снова прохожу над эшелоном и фиксирую, что бомбы упали в районе цели и разворотили железнодорожный путь. Тут немцам надолго хватит работы. А после доклада ведущего командир, наверное, еще пошлет сюда четверку штурмовиков. Надо же добить врага!

Казалось, мой первый боевой вылет в общем-то складывался нормально: во-первых, не сдрейфил под сильным зенитным огнем, во-вторых, сам нагнал страху на две батареи гитлеровцев. И с бомбами, можно считать, хорошо получилось. Станцию мы закупорили, паровоз повредили, в эшелоне - пожары.

Опьяненный успехом, я уже больше не опасался "эрликонов". Хотелось еще чем-то досадить гитлеровцам. Но бомб и эрэсов больше не было. Снаряды и патроны на исходе - надо уходить домой. Но чем больше я остывал от боя, тем сильнее меня грызло сомнение: а все ли мною правильно сделано? Конечно, я допустил ошибку, оторвавшись от боевого порядка звена. Но победителей не судят, успокаивал я себя, самостоятельно возвращаясь с боевого задания...

А друзья уже считали меня сбитым. Так ведущий и доложил командиру. Но никому на нашем аэродроме не хотелось верить в

эту печальную весть. Очень уж обидно: сбит в первом боевом вылете. Меня долго ждали товарищи, всматриваясь и серое небо. Но когда стало ясно, что по времени бензобаки моего самолета давно должны были опустеть, надежды на мое возвращение рассеялись даже у самых ярых оптимистов.

А случилось вот что. На пути домой я тоже допустил временную потерю ориентировки. Несмотря на многочисленные пробоины в крыльях и фюзеляже, самолет слушался рулей, мотор тянул нормально, а куда лететь?.. Этого я точно не знал.

Вероятно, слишком велика была после первой штурмовки эмоциональная разрядка, и я долго не мог визуально опознать местность. Только потом, когда взял себя в руки, все-таки понял, где нахожусь. Ближе всего мне было лететь до аэродрома, на котором стоял 312-й полк нашей 233-й штурмовой авиационной дивизии.

И точно! Скоро под крылом моего Ил-2 мелькнуло летное поле, а на нем штурмовики, укрытые в капонирах и рассредоточенные на случай налета вражеской авиации.

В отличие от наших у них на самолетах коки винтов были окрашены в желтый цвет. Значит, точно - братский полк! Решаю садиться. Лучше, думаю, сесть на летное поле, которое вижу, чем летать с риском опять заблудиться.

- Как же вы перепутали аэродром? - допытывался у меня заместитель командира полка майор В. Карякин.

Но, узнав, что у меня первый боевой вылет, перестал удивляться, еще раз объяснил, как долететь до дому. Требовалось всего семь минут полета по прямой, держать направление на церковь.

- Это и будет Чертаново! - наставлял меня Василий Георгиевич Карякин.

На своей стоянке первым радостно приветствовал меня авиационный механик Юра Коновалов.

- Я знал, командир, что вы вернетесь!

Далеко не такой сердечной была у меня встреча с командиром эскадрильи капитаном В. Малинкиным. Он долго выговаривал мне, что молодые летчики у него в печенках сидят, считают, будто много знают, а на деле - одно расстройство.

- Почему оторвались от группы?-старался выяснить командир.

- Так получилось, товарищ капитан, - ответил я, еще не совсем отдавая себе отчет, почему столь трудно сложился мой первый боевой вылет.

Только со временем понял я, что самое трудное боевое задание то, к которому не готовятся. Впоследствии нам приходилось уходить в воздух, даже не зная, какую задачу

придется решать. Однако каждый из нас уже был хорошо знаком с тактикой боя и со всеми суровыми законами войны. Наша подготовка к боевым вылетам была тщательно продумана на земле.

Позже, когда я уже сам водил группы в бой, приходилось не раз разъяснять молодым летчикам важность заблаговременной подготовки к боевому вылету и необходимость всегда придерживаться золотого суворовского правила: "Тяжело в ученье, легко в бою!" Предвидеть все перипетии боя, возможную его завязку и течение, конечно, трудно. Однако наметить наиболее вероятные варианты действий, порядок маневрирования, перестроения, выхода из атаки в зависимости от конкретной обстановки и разыграть весь комплекс полета очень важно.

Чаще всего летчики без восторга воспринимали эту, казалось бы, на первый взгляд, сухую теорию. Тут-то и выступало на первый план методистское мастерство командира, который должен уметь заинтересовать подчиненных, передать им накопленный опыт, предостеречь от ошибок. К сожалению, не всегда было так. Пренебрежение этими правилами приводило к неоправданным потерям.

На единственном в полку настольном календаре, неизвестно где раздобытом нашим деятельным начальником штаба, - 1 декабря 1942 года. В тот день должен был состояться мой второй боевой вылет.

Признаться, ни я, ни товарищи по эскадрилье не ожидали, что майор Тысячный так скоро разрешит мне лететь, после того как в первом полете я порядком наколбасил. Правда, товарищи говорили, что над целью действовал смело.

Но не это спасло меня. Оказывается, в штабе дивизии стало известно, что какой-то летчик в одиночку штурмовал эшелоны противника на станции Осуга. Слух этот дошел до майора Тысячного. Старший начальник приказал ему найти этого летчика и поощрить. Это и скрасило мой полет в глазах командира полка. Поощрить меня он не поощрил, зато допустил к дальнейшей боевой работе. Я же был рад-радешенек, что мне не попало за мои невольные фокусы.

...В ожидании вылета летчики лежали вповалку на дощатых нарах в блиндаже, где размещался наш полковой командный пункт. Сюда почти не проникал дневной свет. Почти круглосуточно горела коптилка, сделанная из снарядной гильзы. Она стояла на маленьком столике. Еще на нем умещались полевой телефон и сложенная гармошкой карта района боевых действий, принадлежащая капитану Полякову.

Обычно, отдавая боевое распоряжение, начальник штаба развертывал ее, и тогда она представала перед летчиками во всем великолепии. Аккуратнейшим образом на ней была нанесена обстановка. Обозначены линия фронта, минометные и артиллерийские батареи, командные пункты противника, карандашом другого цвета выделены железнодорожные узлы, по которым мы систематически наносили штурмовые удары. Четко были обозначены и позиции наших войск, штабы полков и дивизий в глубине обороны, полевые аэродромы.

Конечно, по объему данных наши карты были намного беднее. Нам разрешалось наносить лишь строго определенный минимум сведений, необходимый для одного полета. И мы подражали капитану Полякову.

Таким подражанием Сергей Васильевич был доволен. В его понимании это означало, что к летчикам постепенно приходит военная культура. Капитан Поляков не уставал напоминать нам, что хорошая подготовка карты, умелое пользование ею служат первым признаком тактической грамотности ее владельца.

Начальник штаба не раз убеждал нас, что тот, кто с одного взгляда умеет читать карту, быстро сличать ее с местностью, всегда точно выйдет на цель. По его мнению, если летчик аккуратно обращается с картой, то, значит, можно считать его исполнительным человеком, который всегда строго соблюдает воинскую дисциплину, следит за своим внешним видом. Высокая штабная культура капитана Полякова, его исполнительность были известны всей дивизии. Аккуратность в исполнении штабных документов так же, как и образцовый внешний вид начальника штаба, ставилась в прямую связь с его безупречной службой.

После очередного звонка из дивизии капитан Поляков, если не было командира, в зависимости от сложности и характера задачи называл очередную группу - кому лететь на боевое задание. Летчики быстро вскакивали с нар и собирались у стола. Он еще раз кратко напоминал, по какой цели наносится удар, кто летит ведущим и кто входит в состав группы.

Нанести повторный удар по железнодорожному узлу Осуга в тот день поручалось командиру нашей эскадрильи капитану В. Малинкину. Он шел ведущим, ведомыми у него были А. Правдивцев, А. Мишин, и замыкающим опять я.

Мне тогда повезло: цель была знакома, вел на задание нашу четверку опытный летчик и командир, имевший к тому времени более пятидесяти боевых вылетов.

До войны Виктор Александрович был инструктором в аэроклубе, потом в боевом полку летал на самолетах-

истребителях, а с появлением штурмовой авиации переучился на летчика-штурмовика. Он хорошо разбирался в тактике воздушного боя, мгновенно ориентировался в обстановке, обладал прочными навыками в пилотировании, самолетовождении и боевом применении Ил-2.

Командир эскадрильи обычно не бранил молодых летчиков за промахи. Деликатно, целевыми вопросами он учил подчиненных размышлять, анализировать свои действия в воздухе. Капитан Малинкин всегда сам старался и нас приучил предвидеть, как сложится очередной боевой вылет, еще на земле заранее разыграть его с ведомыми в нескольких вариантах, если, конечно, позволяла обстановка..

В этот раз такая возможность нам не представилась. Вчера был бой и сегодня - бой. Однако во второй боевой вылет я шел более уверенно. Видимо, сыграл роль хоть маленький, но свой опыт, приобретенный при первом боевом крещении. Воодушевили, наверное, и вера в командира, его смелость, храбрость, находчивость.

Пока мы шагали к самолетам, капитан Малинкин еще раз объяснил порядок действий в районе цели, рассказал о своем плане отражения атак истребителей, если вдруг придется вступить с ними в бой.

- Как настроение, Ефимов? - успел поинтересоваться комэск, полагая, что где-то в глубине сознания у меня осталась неуверенность в благополучном исходе полета.

Но мне и вправду хотелось в бой, чтобы самому окончательно поверить в себя.

- Скорее бы в воздух, товарищ капитан! - ответил я, не погрешив против истины.

Военные психологи утверждают, что самым трудным для новичка бывает первый бой. В чем-то, видимо, они правы. Неизведанные ощущения и эмоции, связанные с боевым поединком, в котором или ты должен стать победителем, или тебя уничтожат, конечно, накладывают свой отпечаток на психику воздушного бойца. И особенно это заметно в первом боевом полете. Правда, и во втором, и в третьем вылете, когда летчик уже испытал на себе зенитный огонь, атаки вражеских истребителей, он не чувствует себя спокойнее.

Во втором вылете не прошла окончательно эта скованность и у меня. Конечно, работал я уже более уверенно, однако напряжение сказывалось в каждом моем движении. И чтобы сбросить это напряжение, я мысленно повторял порядок своих действий над целью, еще не долетая до нее. Что-то тревожило, что-то успокаивало. А мозг то и дело сверлила мысль: "Не забыть

бы сбросить бомбы".

Не забыл! Хотя полет сложился совсем по-иному. Началось с того, что при перелете линии фронта нас неожиданно обстреляла зенитная батарея противника. Мы не ожидали ее в этом месте. Покрытый мелколесьем участок фронта был специально выбран для пролета во вражеский тыл. По сведениям нашей войсковой разведки, оборону здесь держала узкая цепочка гитлеровских войск. И вдруг такой бешеный огонь. Опять с земли к нам тянулись зловещие трассы "эрликонов". Снаряды лопались вокруг нас серыми клубками, а на крыльях и в фюзеляжах штурмовиков, словно оспины, появлялись осколочные пробоины.

Можно считать, что мы легко отделались: все штурмовики остались в строю и продолжали полет. Но недооценивать зенитки нельзя. Бьют они, как правило, внезапно, густо ставя огневой заслон на пути самолетов. Часто огонь зенитных орудий был опаснее вражеских истребителей, так как их первый неожиданный прицельный залп мог нанести невосполнимый урон.

Чтобы ввести гитлеровцев в заблуждение относительно нашего замысла, Малинкин продолжал полет строго на запад. И только над большим лесным массивом, где у немцев наверняка не было постов воздушного наблюдения, мы сделали разворот на север. Теперь уже по кратчайшему расстоянию командир вел нас на станцию Осуга.

Еще издали узнаю ее очертания: полуразрушенное здание вокзала и чахлый садик за ним, чудом уцелевшую во время бомбардировок водонапорную башню и обгорелые пристанционные пакгаузы, двухэтажный блокпост и будки стрелочников. На снегу чернеют воронки - результат нашего вчерашнего налета. Под насыпью валяются остовы сгоревших вагонов.

Эшелонов на станции уже не было. И вообще, станция выглядела пустой и безжизненной. Никто не стрелял. Даже не верилось, что еще вчера здесь стояли у фашистов зенитные батареи. А теперь мы видели только пустые огневые позиции да горы пустых ящиков из-под снарядов. Видно, не понравился фашистам наш вчерашний визит.

Убедившись, что на станции нет эшелонов, капитан Малинкин ввел свой штурмовик в разворот, и мы послушно повторили его маневр. В таком же четком строю наша четверка отошла от станции Осуга и продолжала полет над железнодорожной линией по направлению ко Ржеву. Маневр командира был понятен. Он хотел посмотреть: нет ли вражеских поездов на перегоне?

На первом же разъезде - удача. Два эшелона без паровозов

ожидали разгрузки прямо на просеке. На платформах под брезентом, судя по очертаниям, - танки, орудия, автомашины, а в крытых вагонах, вероятно, - боеприпасы.

С тормозной площадки последнего вагона охрана поезда открыла огонь из крупнокалиберного пулемета. Но поздно. По сигналу ведущего с малой высоты бросаем бомбы с взрывателями замедленного действия. Стокилограммовые "чушки" падают либо между эшелонами, либо прямо на крыши вагонов, калечат платформы и все что стоит на них.

Через двадцать две секунды сработали взрыватели - ослепительно яркое пламя встало над лесным разъездом. С разворотом на 180 градусов наша группа проходит над разбитыми эшелонами, чтобы ничего из того, что везли гитлеровцы, не попало на фронт.

Удачный удар! От радости одержанной победы сердце, казалось, готово выскочить из груди. Как хотелось мне в ту минуту, чтобы нашу работу посмотрел тот лейтенант-артиллерист, который кричал тогда на передовой: "...Где она, ваша авиация?"

"Отыскался след Тарасов, - мысленно произнес я. - Били и будем бить фашистских мерзавцев. Вот наша извечная правда: "Кто с мечом к нам придет - от меча и погибнет!.."

- Внимание! Выше нас истребители противника! - заглушая шум помех, раздался в наушниках голос капитана Малинкина.

Предупреждение командира мгновенно снимает излишние эмоции. Теперь и я замечаю, как, увеличиваясь в размерах, на нас сваливаются с высоты четыре "мессера". Гитлеровские пилоты уверены в своем превосходстве. Безусловно, они уже видели свои разбитые эшелоны и теперь хотят расправиться с нами, отомстить. Нужно не дать противнику атаковать группу с задней полусферы. Капитан Малинкин тотчас подал команду:

- Перестраиваемся в круг!

Это такой боевой порядок, при котором летчики прикрывают впереди летящий самолет товарища. Откуда бы гитлеровцы ни заходили, натыкались на мощный огонь штурмовиков. Разорвать такой круг не просто. Видя это, противник пошел на хитрость: "мессеры" разделились на пары и попытались взять нас в клещи.

Второй вражеской паре удалось зайти в хвост идущего впереди меня самолета Леши Правдивцева. Но я - начеку! Почти не целясь, даю длинную очередь из пушек, ведущий "мессер", как ошпаренный, бросается в сторону , и со снижением уходит от группы.

- Не отставайте, Ефимов! - слышу по радио команду капитана Малинкина.

Чувствую, что второй "мессер" где-то сзади, энергично жму правую педаль. Самолет круто сползает вправо. И - не зря! Огненная трасса проходит чуть слева и выше фонаря моего штурмовика. Выравниваю машину, добираю высоту и опять занимаю свое место в общем строю. Гитлеровец же рвется за мной и тут же попадает под огонь пушек идущего сзади самолета. Уйти не успевает. Длинной залповой очередью его срезал капитан Малинкин. Два других фашистских пилота поспешно вышли из боя, оставив нас в покое. Мы собираемся и плотным строем уходим от цели.

Второй боевой вылет на тот же объект сложился совершенно иначе. Так я убедился, что двух одинаковых полетов не бывает. Этот важнейший тезис справедлив всегда. Хорошо слетал раз - не расслабляйся. Заблаговременно готовься к новому вылету. Повторного полета в буквальном смысле этого слова никогда не может быть.

...Наш обратный маршрут до самого Чертаново проходил спокойно. Только нет-нет да и предупредит командир:

- Глядеть в оба, Ефимов. Не забывайте об осмотрительности!

Не забываю, осматриваюсь. Но вижу только прозрачно-синее зимнее небо. Сейчас оно обманчиво и настороженно.

Нет, я ничуть не жалел, что стал летчиком-штурмовиком! С борта этого самолета отчетливо видно, хорошо ли ты воюешь. Универсальное вооружение Ил-2 позволяло штурмовикам успешно действовать по всевозможным наземным целям переднего края и в оперативной глубине противника. Наш новый самолет был снабжен автоматическими пушками и пулеметами, бомбами и реактивными снарядами. Своим появлением над полем боя советские штурмовики наводили страх на фашистов.

После первых же столкновений в воздухе с нашими штурмовиками фашистские асы уже никогда не решались атаковать их с передней полусферы. Конечно, это радовало нас. Но вот хвост Ил-2 практически был беззащитен. При атаках противника с задней полусферы мы иногда несли потери.

Дело в том, что в первых сериях наш самолет выпускался в одноместном варианте. Летчику приходилось пилотировать машину, как правило, на малой высоте, вести ориентировку, бомбить, производить пуски реактивных снарядов, вести пулеметно-пушечный огонь по наземным целям. Иной раз мы вступали в воздушный бой с бомбардировщиками, а чаще отбивались от истребителей противника. "Мессершмитты" и "фокке-вульфы", естественно, превосходили Ил-2 в скорости и маневренности. И вот в такие моменты, когда фашисты наседали сзади, каждый из нас мечтал о воздушном стрелке.

Бывалые летчики рассказывали тогда, что Генеральный конструктор самолета Сергей Владимирович Ильюшин с самого начала настаивал, чтобы Ил-2 выпускался в двухместном варианте. Но в дискуссии с военным ведомством победила другая точка зрения, и штурмовик пошел в производство одноместным якобы из-за того, что машина и так сильно утяжелена броней и боезапасом при недостаточно мощном двигателе.

Жизнь показала, что прав был С. В. Ильюшин. Фронтовые летчики не знали об этих дебатах и писали письма в конструкторское бюро с просьбой улучшить тактико-технические данные самолета, увеличить огневую мощь штурмовика, посадить для прикрытия хвоста воздушного стрелка, вооружив его либо крупнокалиберным пулеметом, либо авиационной пушкой на специальной турели с большим сектором обстрела.

Авиационные заводы, эвакуированные из западных районов страны на Урал и в Сибирь, не могли сразу заняться модификацией машины. В условиях фронта летчики и инженеры сами пытались усовершенствовать штурмовик. Инициатором этого в нашем полку стал мой первый командир звена лейтенант Анатолий Николаевич Васильев.

Он был из тех людей, которые стараются сделать больше, чем требуют от него служебные обязанности. Васильев понимал, что проблема, связанная с модификацией самолета, не решится сама собой. И летчик старался доказать специалистам, что нам нужен двухместный Ил-2.

Как-то он сказал об этом заезжему инженеру из штаба армии. Но тот, видимо, сухарь по натуре, холодно отмахнулся от разговора. Что-то промямлил невнятное, а потом, перейдя на официальный тон, с ухмылочкой спросил:

- Может быть, вы боитесь летать на одноместном штурмовике?

Это, как говорят боксеры, был запрещенный прием - совершенно неприменимый в творческой дискуссии. Анатолия это незаслуженно обидело, но он не капитулировал. Васильев обратился со своей идеей к заместителю командира эскадрильи по политической части капитану Михаилу Пицхелаури.

Теперь уже вдвоем они направились к инженеру полка майору технической службы Степану Алексеевичу Воротилову. Тот, конечно, знал, чего добиваются летчики. Воротилов и сам был горячим сторонником модификации штурмовика, потому что не раз видел гибель товарищей. И все это происходило из-за того, что у Ил-2 не было надежной огневой защиты задней полусферы.

Тотчас инженер вместе с ходатаями пошел к самолету Васильева. Он внимательно осмотрел машину, не торопясь,

достал из полевой сумки чистый лист бумаги и стал что-то рассчитывать. Воротилов, видимо, опасался, как бы от "вселения" стрелка не нарушилась центровка самолета или не ухудшилась его прочность. Потом он, словно заправский портной, обмерил фюзеляж и сделал пометки мелом.

- Вот так будет кабина, - сказал деловито. - Действуйте. Под мою ответственность.

Охотников сверлить и выпиливать оказалось более чем достаточно. Через час дыра в фюзеляже была готова. В самодельную кабину вместо сиденья опустили деревянный ящик с вырезами для тяг рулей управления. Затем на шарнире надежно закрепили пулемет ШКАС. Получилась самодельная кормовая пулеметная установка.

Васильев был уже готов к боевому вылету на "экспериментальном" самолете. Он не любил сидеть без дела. Таков характер у моего командира. Был он немногословен, спокоен, смел и решителен.

Лейтенанта Васильева можно было посылать в любой самый сложный полет и при этом быть уверенным, что долг он выполнит до конца. Умел Анатолий добывать победу над врагом. Он жил в атакующем строю.

Ну а кто же будет первым добровольцем в экипаже Васильева? В экспериментальный полет в качестве стрелка просились многие летчики и наземные специалисты. Лететь вызвались также начальник химической службы капитан Н. Беклемишев и начальник связи полка старший лейтенант П. Бутько. Но Васильев решил по-своему.

- Полетит со мной комиссар! - сказал он, дружески улыбнувшись капитану Пицхелаури.

Заместителя командира эскадрильи по политической части капитана Михаила Пицхелаури любили в полку за его искреннее прямодушие и доступность. Всегда он был вместе с людьми, жил их радостями и заботами, а в трудную минуту лучше других умел поднять настроение воинов.

При подготовке штурмовиков к вылету Пицхелаури действовал как заправский оружейник. Не чурался черновой работы, взваливал на плечо бомбу потяжелее и быстро нес к самолету. Выросший на юге, он больше других страдал от мороза, но никогда не разрешал себе лишний раз заглянуть в теплую землянку.

Когда же подавалась команда на перекур, возле Пицхелаури обычно собирались в тесный кружок механики, техники, летчики. И начинался у авиаторов доверительный товарищеский разговор с замполитом.

Капитан Пицхелаури считался в полку одним из лучших стрелков из пистолета и пулемета. Хладнокровно посылал в "яблочко" пулю за пулей. Такого вот напарника выбрал себе Васильев в тот рискованный полет.

Жмурясь от яркого солнца и ослепительного снега, капитан занял место в импровизированной кабине и дал для пробы несколько коротких очередей из пулемета. Под громкие возгласы одобрения и пожелания ни пуха ни пера лейтенант Васильев вырулил на старт и дал мотору полные обороты. Подняв за собой тучи снежной пыли, самолет легко взмыл над аэродромом и стал круто набирать высоту.

Сначала Васильеву и Пицхелаури "не везло". Редкий случай - штурмовику нужна срочная встреча с истребителями противника! Но, как нарочно, ничего подходящего в воздухе не попадалось. Несмотря на безоблачную погоду и видимость, как говорили, "миллион на миллион", вражеских истребителей не было видно, никто не хотел нападать на одинокий штурмовик. Так бывает на войне: ищешь встречи с врагом, а его нет. Иной же раз на одну нашу подбитую машину, словно стая воронов, навалятся сразу несколько "мессеров" и клюют, клюют израненный штурмовик.

Вообще, в бою редко бывало равновесие сил. И само численное превосходство далеко не всегда играет решающую роль для одержания победы. Не раз у противника в воздухе оказывалось больше самолетов, и скорость их полета была выше, и маневренность лучше, а победу все-таки одерживали мы. И это потому, что в бою чаще побеждает тот, кто сильнее морально, видя в борьбе свое правое дело, кто действует более напористо, противопоставляя тактике врага свой атакующий стиль...

Васильев слегка задумался, как вдруг почувствовал колебание педалей управления. Это Пицхелаури хотел привлечь внимание летчика, раскачивая их за тросы, которые шли вдоль борта его кабины. Другого способа известить летчика у него не было.

Два "мессера", обнаружившие штурмовик, уже выполняли маневр для захода на него с задней полусферы. Этот коварный прием хорошо знаком нашим летчикам, но фашисты поторопились открыть огонь.

Увидев потянувшиеся к самолету огненные трассы, Пицхелаури предупредил летчика, и Васильев успел отвернуть. Несколько пуль попало в фюзеляж, не задев ни летчика, ни воздушного стрелка. Видя, что штурмовик не дымит и не собирается падать, фашисты выполнили боевой разворот, чуть пропустили Ил-2 вперед и пошли в повторную атаку, чтобы с близкой дистанции расстрелять советский самолет.

Гитлеровские пилоты и думать не думали, какой сюрприз подготовлен для них; и самолеты продолжали сближаться. А лейтенант Васильев нарочно вел машину по прямой. Он лучше Пицхелаури понимал, что тому отпущена доля секунды на то, чтобы упредить немцев с открытием огня. Но Пицхелаури молчал. Гитлеровцы, по-видимому, уже хорошо взяли наш штурмовик на прицел. И Васильев не выдержал:

- Да стреляй же, комиссар! - крикнул он в запальчивости, забыв, что его никто не слышит.

Долгожданной очереди ШКАСа все не было. У Анатолия даже мелькнула тревожная мысль: "Не убит ли Пицхелаури?" И только было собрался он ввести штурмовик в крутой разворот, как зарычал ШКАС. Комиссар влепил целую пулеметную очередь в кабину и мотор "мессершмитта". Желтобрюхий истребитель с черными крестами провалился как в пропасть, вошел в спираль и врезался в землю.

Теперь товарищи сосредоточили все внимание на втором истребителе. Отбили одну его атаку, вторую. А враг продолжал наседать. Кончился боезапас у Пицхелаури. Вся надежда теперь на искусство летчика. Лейтенант Васильев бросал машину из стороны в сторону. То и дело небо чертили зловещие огненные строчки, только чудом не задевая самолет. Когда же "мессер" все-таки сумел близко подкрасться к штурмовику, комиссар выстрелил в противника из ракетницы. Гитлеровец, видимо, принял сигнальную ракету за реактивный снаряд, метнулся в сторону и отстал.

Усталые, но довольные возвратились на аэродром Васильев и Пицхелаури. Здесь уже ждали смелых экспериментаторов.

- Качать их, братцы! - задорно крикнул кто-то.

Под общий гвалт и смех лейтенанта Васильева и капитана Пицхелаури несколько раз подбросили в воздух.

Подробное донесение с описанием боя и выводами было послано в штаб воздушной армии и в конструкторское бюро Сергея Владимировича Ильюшина. Таких писем с фронта в высокие инстанции, как стало известно потом, приходило немало. Они укрепили Генерального конструктора в его мнении, что штурмовик Ил-2 обязательно должен выпускаться в двухместном варианте.

Вскоре у нас в полку появились новые, двухместные машины. Вместе с ними пришли и молодые стрелки, ребята с завидным здоровьем, метким глазом и твердой рукой. С воздушными стрелками куда веселее пошла наша боевая работа.

Глава вторая. Счастье встречать самолеты

В первых числах января наша четверка - Васильев,

Правдивцев, Анисимов и я - штурмовала склады и штаб какой-то тыловой части фашистов, разместившейся в селе Баскаково, Гжатского района, Смоленской области.

Утром шел снег. Видимость была плохая. Однако, следуя на малой высоте, мы точно вышли на последний контрольный ориентир - станцию Василисино.

Эта станция получила свое название в честь легендарной русской патриотки Василисы, которая во время наполеоновского нашествия возглавила здесь партизанский отряд из жителей окрестных деревень и сел. Образы героев прошлого вдохновляли нас на славные боевые дела, придавали силы в борьбе с врагом.

...Налет на склады и штаб нам удался. У фашистов не было никакой маскировки. В конце села аккуратно были сложены высокие штабеля ящиков с боеприпасами. А на боковой деревенской улице возле штаба цепочкой выстроились четыре легковых лимузина. Видимо, начальство собралось куда-то ехать, но мы помешали им. Шестнадцать сброшенных с пикирования стокилограммовых бомб уничтожили штаб и искорежили автомашины. А склады мы обстреляли эрэсами и пушечным огнем, вызвав пожары.

В прекрасном настроении возвращались домой. И уже над своей территорией нас внезапно атаковали сверху два "фокке-вульфа". Атаку мы отбили, но у меня стал пошаливать мотор, повысилась температура воды в двигателе. Видимо, гитлеровцы повредили его.

Определить в полете, насколько это серьезно, было трудно, но я все-таки принял решение тянуть на свой аэродром, если, конечно, не заклинит мотор в воздухе. На всякий случай вглядывался в каждую мелькавшую под крылом полянку: подходит или не подходит для посадки? В томительном ожидании прошло еще пятнадцать минут. Температура воды поднялась выше всякой нормы, а под крылом самолета - лес. Неужели придется садиться на вынужденную?

Аэродром открылся неожиданно, когда я уже перестал ждать его. Ведущий и другие ведомые уступили мне право на посадку. Без традиционного круга приземляю самолет на границе аэродрома и поспешно отруливаю в сторону, освобождаю другим место для посадки.

У моего штурмовика собрался консилиум - инженер полка Воротилов, техники эскадрилий В. Макаров, Н. Дербишин, авиационный механик Ю. Коновалов. Все они мастера золотые руки, подлинные знатоки своего дела.

На полевых аэродромах в то трудное время не было никаких условий даже для выполнения среднего ремонта самолетов. Не

имелось почти никаких приспособлений, не хватало запасных частей. Однако предусмотрительные механики всегда хранили в своих чемоданчиках "неприкосновенные запасы" - детали с подбитых самолетов. Иногда даже ставились целые агрегаты со списанных штурмови-ков на ту машину, которая должна была летать.

Вспоминается такой случай. В пашем полку молодой летчик поломал самолет связи. Внимательно осмотрев порядком изуродованную машину, старший техник первой эскадрильи П. Репин решительно заявил:

- Отремонтируем, будет как новый!

- Обязательно сделаем! - тотчас отозвался его коллега из второй эскадрильи Макаров.

Энтузиасты с помощью техников и механиков собрали из старых деталей, взятых с самолетного кладбища, фактически новую машину. Они полностью перебрали мотор, вручную выстругали, выпилили недостающие фанерные части, отремонтировали приборы.

Им не раз советовали оставить эту, казалось, непосильную работу, но они все же довели дело до конца. По-2 облетывал все тот же неугомонный лейтенант Васильев. Сначала он слетал с инженером полка. Потом по очереди стал "катать" всех, кто принимал участие в ремонте этого "кукурузника". Вероятно, еще долго продолжался бы этот затянувшийся облет, если бы не командир.

- Хватит утюжить воздух, - нарочито строго сказал он. - Вот донесение, срочно доставить в штаб дивизии!

Так началась в полку вторая жизнь заново собранного По-2.

...И вот теперь ждал ремонта мой поврежденный в бою Ил-2. Как только специалисты открыли капот, сразу все стало ясно: осколок размером с копейку пробил правый блок мотора. Тут же было принято решение заменить двигатель.

- Если приналяжем всем коллективом, то к утру поставим новый, - задумчиво сказал инженер Воротилов.

Дело осложняли ночь и мороз. Не так-то просто размонтировать на самолете двигатель и на его место поставить другой. Но товарищи работали засучив рукава.

К полуночи половина дела была сделана. Мотор стал на место. Оставалось очистить его от смазки, подсоединить к системам самолета и опробовать. А люди от усталости буквально валились с ног.

Работами руководил старший техник-лейтенант Николай Дербишин. Мастер своего дела, коммунист и сын коммуниста, он окончил Вольское авиационно-техническое училище. С первых дней войны на фронте. Пережил горечь отступления от западных границ до Подмосковья. За короткий срок Дербишин приобрел хороший опыт эксплуатации авиационной техники в полевых условиях. Своим энтузиазмом, энергией, знанием дела он подавал хороший пример молодым специалистам.

- Дружнее, ребятки! - ободрял Николай механиков.- Еще чуток поднажмем, и самолет будет в строю!

Наконец работа окончена. Дербишин еще раз проверил важнейшие узлы, их стыковку и разрешил заправку машины. Уже брезжил зимний рассвет, когда началась проба мотора.

- Сержант Коновалов - в кабину! - приказывает Дербишин.

К воздушной системе самолета подключен баллон со сжатым воздухом. Авиационный механик привычно осматривает приборную доску и словно провозглашает начало нового ратного дня:

- От винта!

...В три часа ночи меня прогнал со стоянки командир эскадрильи. И все-таки, как только загудел мой самолет, я

проснулся. "Успели, значит. Молодцы! - подумал. - После замены мотора надо облетать машину".

Перед техниками и механиками чувствовал себя в неоплатном долгу. Я хоть три часа поспал, а они не смыкали глаз. И все по моей вине. Из-за небрежно выполненного маневра фашисты продырявили мотор.

В облет машины со мной собрался сержант Коновалов. Выруливаем на полосу, взлетаем. Делаем круги над аэродромом. Монотонно и ровно гудит новый мотор. Гляжу внимательно на приборы: давление в системах, температура масла, воды. Кругом - норма!

Оборачиваюсь и смотрю на механика. У него слух отменный. Но и Юра поднимает кверху большой палец. Это значит, что и механик высоко оценивает работу нового мотора.

Иду на посадку. На стоянке докладываю командиру эскадрильи, что самолет за одну ночь введен в строй.

- Хорошо! - говорит Малинкин. - Отправляйтесь на КП, ждите вылета!

Иду и думаю про комэска: "Сухарь, а не человек. Люди всю ночь работали на морозе, а он даже не обмолвился словом благодарности..."

Мы уже собрались идти обедать. И вдруг - вводная: командир приказал построить полк. Все недоумевали. Что на причина? Может, получен приказ на передислокацию или вывод полка на отдых, чтобы пополнить личный состав и парк боевых машин? Желаемое выдавалось за действительное. И что интересно: все были готовы поверить в любую приятную небылицу. До того хотелось погреться, отоспаться, снять нервное напряжение.

Когда полк замер по команде "Смирно", из строя вызвали технический состав нашего звена во главе со старшим техником-лейтенантом Дербишиным. Не забыл командир и добровольцев из других подразделений, помогавших менять мотор. Майор Тысячный объявил отличившимся благодарность за быстрый ввод в строй самолета.

Только на построении я сообразил, что совсем не сухарь наш капитан Малинкин. Ясно же, почему он сразу не поощрил технический состав. Нам ведь помогали авиационные специалисты из других эскадрилий, управления полка. Нужно было отметить всех, кто самоотверженно трудился на самолете. А сделать это мог только старший начальник. Вот и написал тогда комэск рапорт. Благодарность командира полка приободрила уставших авиаторов, воодушевила их на новые ратные дела.

Обычно хороший боевой заряд давали нашей молодежи комсомольские собрания. Комсорг полка летчик лейтенант

Валерий Шамраев готовил их интересно, с выдумкой. Раньше он работал секретарем райкома комсомола в Донбассе. Там же закончил аэроклуб. Затем стал боевым летчиком. Успешно летая на штурмовике, Валерий всем сердцем тянулся к живой комсомольской работе. Как-то зашел Шамраев к парторгу полка капитану Василию Зайцеву и говорит:

- Надо провести открытое комсомольское собрание. Потолковать со специалистами об ответственности за подготовку техники к боевым вылетам. Вопрос этот, я считаю, не столько технический, сколько морально-политический.

- Да, вопрос важный, - согласился Зайцев.

Он не был летчиком. Но понимал, что может заслужить авторитет только тогда, когда будет опираться в партийно-политической работе на летный и инженерно-технический состав. И парторг быстро нашел свое место в боевом строю авиаторов. Когда у нас появились двухместные штурмовики, Зайцев часто стал летать то с одним, то с другим экипажем за воздушного стрелка на боевые задания. В полетах, в опасных ситуациях он быстро сближался с людьми, лучше понимал их.

- И повестку дня я придумал, товарищ капитан, - продолжал Шамраев. Правда, замполит забраковал ее, но, я думаю...

- Ну-ка скажи, - перебил его Зайцев.

- Счастье встречать самолеты... Вы понимаете?..

- Понимаю, понимаю! - живо подхватил парторг. - Только вот поймут ли ее все так, как надо?

- А что же тут не понять! Каждому уважающему себя технику или механику всегда приятно видеть, когда его машина возвращается с задания исправной. Командир жмет ему руку: "Спасибо за отличную подготовку самолета!" Разве это не есть счастье для наземного специалиста?.. И конечно же, механик снова и снова будет добывать это счастье самоотверженным трудом, готовить штурмовик к бою так, как надо.

Действительно, нам было о чем поговорить на собрании. Всем известно, как волнуется, например, техник, когда самолет, подготовленный его руками, уходит на боевое задание. Перебирает в уме проведенные им на машине работы и лихорадочно вспоминает: а все ли он сделал для благополучного исхода полета?

И комсорг Валерий Шамраев, открыв собрание, первые теплые слова адресовал именно им - техникам, механикам, младшим авиационным специалистам. Говорил, с каким уважением относятся к ним летчики и воздушные стрелки, как надеются на них в полете. Обычные вроде бы слова, а из уст комсорга-летчика они прозвучали как признание больших заслуг

авиационных специалистов, благодарность за их самоотверженный труд.

К нам в полк прибыл новый командир. Прилетел он один на связном самолете. На аэродроме встречал его начальник штаба капитан Поляков. В тот день в полку только и говорили об этом событии. Все сходились во мнении, что не иначе как в подкрепление прислали к нам майора Василия Георгиевича Карякина. У майора Тысячного ухудшилось состояние здоровья, и вскоре он был списан с летной работы, а новому командиру было всего двадцать пять лет, он успешно водил группы в бой и считался одним из лучших летчиков в дивизии.

На построении личного состава майор Карякин узнал меня.

- А, старый знакомый? Здравствуйте!

Да, это был тот самый майор Карякин, с которым я встретился на соседнем аэродроме после своего первого боевого вылета.

Думалось, что на построении майор Карякин расскажет всем о моей оплошности, а может, еще и посмеется: вот, мол, какие летчики в 198-м полку. Но мои опасения были напрасны. Новый командир по-товарищески поздоровался со мной и прошел дальше вдоль строя.

Вскоре мы уже все знали биографию нашего нового командира. Родился он в селе Горском Куйбышевской области. Там же закончил школу-семилетку и поступил в механический техникум. Оттуда по путевке комсомола был направлен в школу Гражданского воздушного флота. Перед войной лейтенант Карякин уже летал на скоростном бомбардировщике, а осенью 1941 года освоил штурмовик.

Да, в тяжелую пору начал летать на нем Василий Карякин. Почти в каждом вылете авиаторы теряли тогда боевых друзей.

В эскадрилью к Карякину приходила молодежь из авиационных школ. Пилоты имели очень небольшой налет на Ил-2, потому что таких самолетов в тылу почти не было. С заводов их перегоняли прямо на фронт. Под огнем врага молодежь приходилось обучать технике пилотирования, практике самолетовождения, искусству взлета и посадки, боевому применению штурмовика.

В процессе выполнения боевых заданий майор Карякин терпеливо учил вновь прибывших летчиков тактике. Он бережно водил своих питомцев через огненные смерчи воздушных боев. Именно в осенних боях первого года Великой Отечественной войны приобретала свой боевой опыт наша штурмовая авиация. И среди других отважных летчиков ее пионером был майор Карякин.

Естественно, опытный командир внес свежую струю в боевую работу полка. У нас заметно уменьшилось количество промахов при выполнении заданий. Несмотря на молодость, Василий Георгиевич не допускал необдуманных решений. Он умел прислушиваться к советам, и часто получалось так, что его решения были плодом коллективного творчества.

Однажды мы предложили командиру при налете на вражеский объект, защищенный зенитками, действовать двумя группами. Лейтенант Васильев тут же изложил наш замысел:

- Одна группа будет подавлять огонь зениток, другая тем временем нанесет удар по основному объекту штурмовки.

- Что ж, дельно! -живо отозвался майор Карякин. - Завтра же и попробуем!

И вот этот вылет на хорошо прикрытый зенитками железнодорожный мост через реку Вазуза. Мы пошли восьмеркой: я с ведомым - в группе обеспечения, майор Карякин вел ударную шестерку.

Это была наша четвертая попытка разрушить мост. Три первые закончились неудачей, так как фашисты пристреляли все высоты, и в условиях плотного зенитного огня трудно было точно прицелиться и наверняка ударить по узкой цели. Обычно наши бомбы падали либо перед мостом, либо в воду справа и слева от него.

Первой в район цели вышла наша пара. Штурмуем зенитки. Гитлеровцы огрызаются. Но все-таки огонь с неба сильнее и точнее огня с земли. Через минуту-другую появилась группа Карякина. На этот раз фашисты попались на нашу тактическую уловку. Они прозевали шестерку штурмовиков, подошедшую к цели на предельно малой высоте. Атака была внезапной, и две стокилограммовые бомбы угодили в фермы моста, разломив его пополам. Мы же без потерь вернулись на свой аэродром.

О новом тактическом построении группы штурмовиков при налете на хорошо защищенные объекты противника майор Карякин письменно доложил в штаб дивизии. Армейская газета поместила об этом статью. Наш опыт был не только замечен, но и принят на вооружение в других полках.

Каждый командир, разумеется, в рамках уставных требований безраздельно пользуется правом командовать. Но каждый ли пользуется правом на уважение? Ведь оно не вручается вместе с погонами, а приобретается в процессе службы, в общении с подчиненными, старшими и младшими по званию. И нужно заслужить, чтобы офицера уважали как признанного руководителя, знатока своего дела. Нужно завоевать этот авторитет своими знаниями, опытом, доброжелательным

отношением к людям. Наш успешный налет на мост, когда майор Карякин не отверг предложение подчиненных, а лишь развил и уточнил его, помог нам поверить друг в друга.

Зрелым наставником, понимающим психологию летчика, показал он себя и в другой довольно необычной ситуации. В полку произошел весьма неприятный случай. Однажды четверка экипажей из первой эскадрильи при подходе к линии фронта была атакована истребителями противника. Самолет ведущего группы был подбит прямым попаданием вражеского снаряда. Два других летчика на поврежденных машинах сели на другие аэродромы, а лейтенант Карлов, не имея ни одной царапины, сбросил бомбы на нейтральную полосу, попросту говоря, освободился от них, пострелял в сторону гитлеровцев и ушел восвояси.

Обо всем этом лейтенант Карлов чистосердечно рассказал политработнику и командиру полка. При этом он признался, что его охватывает робость при одной мысли о боевом вылете. Майор Карякин сразу понял, что это не трусость летчика, а просто в некотором роде психологический шок после трудного вылета.

- Идите и летайте, Карлов, - сказал командир. - Я вам верю.

Мы, сверстники Карлова, считали, что командир поступил с ним либерально. По-нашему выходило, что летчик легко отделался, а надо бы его по-настоящему взгреть.

Тогда мы не понимали того, что сейчас написано в любом учебнике по военной педагогике и психологии. Дифференцированный подход к человеку - основа основ политического и воинского воспитания. Руководителю, командиру надо хорошо знать своих подчиненных, их уровень подготовки, характеры, слабые и сильные стороны, наклонности... Беда наша состояла в том, что в ту пору нам просто не пришлось читать такие книги, и в вопросах воспитания до многого мы доходили практикой.

Случай с Карловым показал нам, что не одними только взысканиями воспитывают человека. Оказывается, майор Карякин действовал с дальним прицелом. Командир верил, что летчик сумеет преодолеть барьер робости, как когда-то преодолел его он сам, как это удалось многим другим отважным летчикам.

Командир понимал, что Карлов может еще принести немало хлопот и ему, и другим офицерам, но у Василия Георгиевича не было сомнений, что из этого летчика, которому он доверяет, в конце концов получится хороший воздушный боец. Он понимал еще и то, что доверие не только окрыляет человека, но и рождает в нем ответственность, столь необходимую на войне.

С приходом майора Карякина несколько изменился у нас и

характер разбора полетов. Если раньше разговор шел в основном о боевых порядках, точном нанесении штурмовых ударов, то теперь больше стали говорить о мужестве летчиков, их инициативе и тактическом творчестве в бою. Сама жизнь показала, что нельзя отделять вопросы идеологического воспитания от психологической закалки. Лучше других в полку понимал это майор Карякин.

Приход нового командира совпал с переменами в моей жизни. Почти одновременно произошли три памятных для меня события. Мне присвоили звание лейтенанта, назначили командиром звена, стали посылать ведущим группы на боевые задания.

Вместе с радостью пришла и ответственность. Раньше приходилось отвечать только за себя, теперь - за подчиненных, за группу. Это совсем не просто быть командиром звена. Но ведь командирами не рождаются - ими становятся. Нужна практика. Все очень сложно на этом пути. Как, например, первый раз отдать приказание и быть уверенным, что его выполнят беспрекословно, точно и в срок? Как организовать в звене подготовку к полетам или к их разбору? И наконец, будет ли интересно и полезно подчиненным слушать тебя?

А как приказывать тому, с кем вчера ты стоял рядом в строю? Задаешь вопросы, контролируешь знания своих подчиненных, а за твоей спиной вдруг чей-то шепоток: "Сашка-то поднял нос выше горизонта".

В авиации командир - обязательно летчик. Он должен летать больше, лучше других. Пожалуй, это составляет основу его командирского авторитета. Иное дело, что многим из тех, кого выдвигали, не хватало командирской требовательности, методического мастерства. Чтобы приобрести эти качества, мы, естественно, присматривались к лучшим командирам, перенимали у них нужные навыки. Время от времени молодых командиров звеньев собирали майор Карякин и политработник майор В. Зайцев. Иногда критиковали, чаще подсказывали, ободряли.

- Опыт - дело наживное, - любил повторять Карякин.

...Со своими новыми подчиненными лейтенантами Вакком, Гавриком и Кузнецовым я все время был вместе. Исподволь узнавал их биографии, привычки, наклонности. Присматривался, кто и как ведет себя в боевом полете.

Помню, однажды мы удачно атаковали на марше танковую колонну врага и сопровождавшие ее цистерны с горючим. Танки открыли по группе огонь, но не так-то просто попасть в штурмовик, летящий на предельно малой высоте.

После первого же нашего захода запылали вражеские цистерны. Как ни заманчиво было уничтожить их, но основной удар предстояло нанести по танкам противника. Бомбоотсеки наших самолетов были заполнены противотанковыми бомбами, обладавшими большой взрывной силой. И использовать их не по назначению нельзя. Над целью я предупредил летчиков:

- Бить только по танкам!

Те пытались рассредоточиться, сойти с шоссе, но слишком глубокими были кюветы, заполненные талой водой, и крутые откосы оказались непреодолимым препятствием для гусеничных машин. У фашистов поднялась паника, а мы выполняли заход за заходом.

Пора было и уходить, потому что встреча с истребителями противника не сулила нам ничего хорошего. Только я успел подумать об этом, как мой стрелок доложил:

- Командир, сзади, удаление километр, четыре "мессера"!

Лейтенанты Вакк и Гаврик попытались самостоятельно выйти из боя, но, услышав приказ по радио "стать в круг", тут же заняли свои места. Фашисты не любили организованного сопротивления и тотчас исчезли в голубом небе. А мы в плотном строю вернулись на свой аэродром.

Прямо на летном поле по свежим следам пришлось провести разбор полетов. За удар по танкам, четкие действия над целью похвалил ведомых, а вот их дальнейшая поспешность могла стать для нас роковой. Вопрос поставил прямо и попросил летчиков на минуту представить, что получилось бы, если бы подобно Вакку и Гаврику мы попытались по одному выйти из боя?

- Перебили бы нас, как цыплят! - мрачно высказался Кузнецов.

- Правильно! - поддержал я товарища. - А что думают остальные?

Пришлось Вакку и Гаврику признать свою ошибку. Да, профессия летчика не по плечу слабым духом. Она не терпит хлюпиков, поддающихся страху и панике.

Мои частые беседы в звене оставляли след в сознании летчиков, стрелков, авиационных специалистов, помогали им понять первостепенное значение дисциплины, товарищества, взаимной выручки в бою. Может быть, такие беседы с воинами являются для командира звена дополнительной нагрузкой, но они вселяют в сердца бойцов уверенность в победе, заряжают людей оптимизмом. Сегодня это разговор о важнейших политических событиях, а завтра о том новом, что появилось на войне в тактике, вооружении, что властно диктует свои условия. Например, появление новых средств борьбы с танками врага

заставляло нас более широко и глубоко рассматривать буквально все элементы, влияющие на ход и исход боя.

- Командир, а что это за "тигры" и "фердинанды" появились у фашистов? - с беспокойством спросил однажды молодой летчик.

Речь шла о новых танках и самоходных орудиях гитлеровцев.

- Горят хорошо! - ответил я и рассказал офицерам о тактико-технических данных этих машин, вычитанные накануне в армейской газете.

Короткий, казалось бы, ответ, но в глазах летчиков уже не тревога, а веселые смешинки. Значит, не так страшен черт, как его малюют.

Нет, никакой занятостью нельзя оправдать командира, если он кому-то перепоручает работу с личным составом. Как бы ты ни был занят, всегда, в любой обстановке, обязан обучать и воспитывать подчиненных. Мужество, умение, героизм сами по приходят.

После ужина начальник штаба капитан Поляков объявил:

- Новичкам остаться на беседу!

В нашем полку любили послушать интересного человека. Потому в тот вечер вместе с новичками остались многие. На видном месте в столовой висело объявление: "Твоя боевая семья" - так называлась беседа о боевом пути полка, которую проводил замполит 1-й эскадрильи капитан П. Мельников. Воспитанник комсомола, он еще до войны закончил педагогический техникум. Но работать преподавателем ему почти не пришлось. По комсомольской путевке молодой учитель добровольцем пошел в авиационное училище штурманов. По окончании его был в специальной командировке в Китае, принимал участие в борьбе китайского народа против японских захватчиков.

Боевая биография этого политработника была интересна. И говорить Мельников умел. Его страстные, зажигательные слова о высоком долге защитника Родины, о советском патриотизме вдохновляли, звали в бой. И не зря ему чаще других поручали выступать перед личным составом.

Вот и сейчас капитан Мельников рассказывает о боевом пути 198-го штурмового авиационного полка. Он говорит, что наш полк сформирован всего год назад и его личный состав героически сражается с фашистами. Тон в боях задают коммунисты и комсомольцы. К началу боевых действий у нас насчитывалось 41 коммунист и 73 комсомольца. За год пребывания на фронте партийная организация части, несмотря на большие потери, выросла вдвое, а число комсомольцев за счет вновь вступивших перевалило за сто.

Первым командиром у нас был полковник М. Горлаченко.

Потом ему на смену пришел Герой Советского Союза В. Туровцев.

Героизм в 198-м штурмовом авиационном полку был войстине массовым явлением. Летчики и воздушные стрелки в сложной воздушной обстановке сражались с врагом мужественно и умело, вкладывая в эту борьбу всю свою ненависть к фашизму.

Первому историку нашего полка капитану Мельникову работы всегда хватало. Он тщательно записывал в свою заветную тетрадь короткие строки о подвигах, о которых потом рассказывал молодежи.

Каждый из нас гордился, что наш однополчанин командир эскадрильи старший лейтенант Владимир Петров повторил подвиг Николая Гастелло. Случилось это так. В рейд по немецким тылам ушел 2-й гвардейский кавалерийский корпус генерала Л. Доватора. Снабжение казаков частично происходило с помощью авиации. Штурмовики перебрасывали в этот корпус патроны, мины, снаряды. И вот однажды в районе западнее Жиздры фашистский зенитный снаряд попал в самолет и разорвался прямо в кабине летчика.

- Меня ранило! - передал по радио Петров.

Видя, что с каждой секундой он слабеет от потери крови, летчик последним усилием воли направил свой штурмовик на зенитную батарею врага. Так коммунист Петров ценою собственной жизни отомстил фашистам за поруганную родную землю.

Навсегда в историю полка вошел и подвиг парторга 1-й эскадрильи младшего лейтенанта Мирона Борисовского. Этого летчика любили в полку за храбрость и простоту, мужество и скромность, верность долгу. Доброе сердце парторга было открыто для каждого. Его самолет взорвался от прямого попадания вражеского снаряда. И после смерти Борисовский незримо был рядом с нами в боевом строю. Его светлый образ звал нас на подвиги. На примере парторга летчики полка учились, как надо выполнять воинский долг. Встал на боевой курс - не сворачивай с него, пока не уничтожишь врага.

Во время полета на свободную "охоту" летчик-штурмовик младший лейтенант Владимир Лещук увидел колонну фашистских танков. Нужно было остановить противника. Летчик с ходу обрушил бомбы на обнаруженную цель. Сделав несколько заходов, отважный воздушный боец вывел из строя несколько вражеских танков. Но и его самолет был сильно поврежден зенитным огнем. На подбитом штурмовике Лещук дотянул до своего аэродрома и доложил о вражеской танковой колонне. За образцовое выполнение задания коммунист младший лейтенант Владимир Андреевич Лещук был награжден орденом Ленина.

За свой подвиг посмертно был награжден орденом Красной Звезды сержант Анатолий Украинцев. С Толей мы вместе прибыли в полк и совершили одинаковое количество вылетов.

Собираясь в седьмой из них, мы помогали оружейникам: подвешивали эрэсы, готовили пулеметы и пушки, подносили к самолетам бомбы. Одну такую весом в пятьдесят килограммов Украинцев подхватил из рук Юли Сапуновой.

- Давай помогу: такой груз тяжеловат для тебя. Когда бомба была подвешена, летчик шутливо спросил:

- Откуда родом, прелестная незнакомка?

- Из Краснодара.

- Не может быть! - изумился Анатолий. - Я тоже краснодарский.

- На какой улице жили?..

Разговору не суждено было завершиться. Раздалась команда:

- По самолетам!

- Вернусь, поговорим! - на ходу крикнул летчик своей землячке.

А через час мы узнали, что сержант Украинцев не вернулся с боевого задания. В воздушном бою с "мессерами" Анатолий прикрыл своим самолетом машину ведущего. И пулеметная очередь пришлась по кабине молодого летчика. Он погиб, защищая в бою командира.

С сентября до половины ноября 1941 года наш полк действовал в полосе 29-й армии Западного фронта: Андриаполь - Северная Двина. В период наступления фашистов на Москву летчики полка защищали дальние подступы к столице на волоколамском участке фронта и действовали по фашистским группировкам в районе Старица, Погорелое-Городище, Шаховская, Горюны. За месяц боев штурмовиками уничтожено десятки вражеских танков, сожжено и разбито 600 грузовых автомашин, 70 цистерн с горючим, 200 мотоциклов, 10 самолетов на аэродромах и 3 в воздухе.

После разгрома гитлеровцев под Москвой полк продолжал боевую деятельность, нанося удары по железнодорожным узлам Ржев, Брянск, Орел.

Одним из признанных наших асов в это время был коммунист Михаил Захарович Бондаренко. Какие только задания не приходилось выполнять ему! Бондаренко вызывали туда, где было особенно трудно пехоте. Он штурмовал вражеские артиллерийские и минометные батареи, бил по скоплениям живой силы противника, громил его узлы сопротивления. Достаточно сказать, что меньше чем за два года пребывания в нашем полку Бондаренко вырос от лейтенанта до майора и стал

дважды Героем Советского Союза.

Родился Михаил Захарович на Украине в деревне Ковалевка. После окончания школы Михаила послали в город учиться на кузнеца. Он отлично закончил учебу, и его направили на киевский завод "Арсенал". Там он поступил в аэроклуб. Полюбились Михаилу бескрайние просторы неба. Год он летал на По-2, потом переучился на разведчика, а в войну с белофиннами освоил истребитель. Воевал Бондаренко вместе с капитаном Туровцевым. В паре ходили они на боевые задания. Однажды после трудного воздушного боя, израсходовав горючее, летчики сели на вынужденную и получили тяжелые травмы.

Первым выписался из госпиталя Туровцев, а через месяц - Бондаренко. В отделе кадров ему сказали, что направлений в истребительные полки нет, предложили пойти на штурмовик.

Плохо представлял тогда Михаил, что за машина Ил-2, но жажда летать оказалась сильнее, чем привязанность к истребителям. Долго не раздумывая, согласился воевать в штурмовой авиации.

Так Бондаренко попал в наш 198-й полк в период его формирования. И велико же было удивление летчика, когда на аэродроме его встретил Герой Советского Союза майор В. Туровцев. В первом же совместном боевом вылете летчики разгромили на железнодорожной станции вражеский эшелон с танками, боеприпасами и горючим.

В другой раз Бондаренко вылетел на аэродром Сеща. Сто вражеских бомбардировщиков стояли на земле, а пятнадцать истребителей, охраняя их, висели в воздухе. Михаил со своими ведомыми скрытно подошел к аэродрому и внезапно ударил во самолетным стоянкам гитлеровцев. На советские самолеты навалились "мессеры". Тогда Бондаренко хладнокровно приказал своим ведомым сбавить скорость. Фашисты проскочили вперед, а штурмовики дали им вдогонку мощный залп огня. К десяти горящим на земле бомбардировщикам прибавилось еще два сбитых вражеских истребителя.

Стремление до конца выполнить боевой приказ, хотя бы и ценой жизни, вошло в плоть и кровь воинов нашего полка. Так, 31 августа 1942 года две эскадрильи штурмовиков во главе с лейтенантом Пушкаревым нанесли удар по аэродрому Орел. Там в то время все стоянки были забиты самолетами гитлеровцев. Налет решено было совершить к полдень, когда педантичные фашисты обычно обедали.

Ни истребители противника, ни зенитчики не рассчитывали, что кто-то нарушит их трапезу. Удар был обрушен на врага внезапно. От наших бомб сгорело несколько десятков стоявших

крыло к крылу вражеских самолетов. Пламя перебрасывалось с машины на машину, и никто не гасил этот бушующий костер. Уцелевшие гитлеровцы, спасаясь от гибели, бежали с аэродрома. Наши же экипажи вели одну атаку за другой...

А потом, уже на обратном пути, штурмовикам пришлось вступить в тяжелый бой с истребителями врага. Наши летчики знали, что риск полета без прикрытия очень велик, но все они горели желанием выполнить приказ. В тот день не вернулись с задания лейтенанты И. Касаткин, К. Росляков и младший лейтенант А. Маметкин, павшие смертью героев.

В эти полные боевого напряжения дни в полку был оглашен приказ по войскам Западного фронта о награждении наших товарищей. Вручать награды приехал командир дивизии полковник Олег Викторович Толстиков.

Орден Красного Знамени комдив прикрепил к гимнастерке командира эскадрильи капитана В. Малинкина, уничтожившего со своими ведомыми вражеский бронепоезд. Такую же награду полковник Толстиков вручил лейтенанту А. Селиверстову, отличавшемуся снайперскими ударами по артиллерийским и минометным батареям противника. Комдив сказал немало теплых слов при вручении медалей "За боевые заслуги" авиационным специалистам С. Горькому, А. Мячину, М. Деревянко и М. Чернявскому, назвав их тружениками аэродрома. Все были тронуты первыми правительственными наградами. Только один орден остался тогда неврученным. Он предназначался не вернувшемуся с боевого задания Косте Рослякову, павшему смертью героя в борьбе за свободу и независимость Родины,

Каждый наш летчик сознавал, что надо учиться воевать смело, дерзко, стараться навязывать противнику свою волю, ставить его в невыгодные условия и бить наверняка. Но случались у нас и досадные ошибки, тактические просчеты, приводившие к излишним потерям. Однажды вечером, например, эскадрилья, возвратившаяся с задания, привела за собой вражеский разведчик. Он сделал круг над аэродромом, а наши зенитчики все гадали: свой или чужой? стрелять или не стрелять? Наконец решили: "Свой, с соседнего аэродрома", - и отошли от орудий. Напрасно начальник штаба капитан Поляков кричал по телефону:

- По вражескому самолету - огонь!

Но на зенитной батарее никто не брал трубку. Все вышли из блиндажа на улицу поглядеть на "заблудившийся" самолет. Так, "с миром", и ушел чужой разведчик.

- Завтра приведет целую армаду! - недовольно заключил командир и тут же распорядился: - С рассветом перелететь на запасной аэродром.

Всю ночь шел снег, и всю ночь личный состав расчищал стоянки и летное поле. На востоке занялась скупая зимняя заря. Быстро собрались летчики. Механики и техники уже прогрели моторы. Можно выруливать.

И в эти минуты в небе показалась девятка Ю-88. Словно вороны, зашли они на нашу стоянку.

- Опоздали! -с досадой чертыхнулся заместитель начальника штаба.

Наши зенитчики открыли огонь, но стреляли не лучшим образом. Фашистские самолеты продолжали полет прежним курсом. Вот у бомбардировщиков первого звена открылись створки бомболюков, и оттуда посыпались бомбы. Земля ходила ходуном, когда они взрывались на краю аэродрома. Отчаянно радостными толчками откликались наши сердца на эти разрывы: недолет!

Подошла очередь второго фашистского звена. Штурманы, конечно, введут поправку в расчеты, и тогда бомбы накроют самолеты. Карякин не стал ждать, пока гитлеровцы отбомбятся. Прямо со стоянки под углом к полосе пошел на взлет. Следом за ведущим из капониров быстро выруливали другие летчики и тоже взлетали. Так находчивость командира помогла вывести полк из-под удара.

Не сразу и не без борьбы мнений родилось у нас правило, что бой выигрывает тот, кто не рассчитывает на легкую победу - "увидел - победил", а обеспечивает ее повседневной кропотливой работой, настойчивыми тренировками и на неожиданный маневр противника готов ответить своим контрманевром.

Сначала, например, над нашим звеном посмеивались, что мы всюду бываем вместе, много занимаемся тактикой, огневой подготовкой, изучаем аэродинамику, стараемся согласовать свои действия над целью, отрабатываем маневр против атак вражеских истребителей... В шутку нас даже стали называть академиками. Но когда раз за разом летчики нашего звена стали возвращаться домой без потерь, за хорошую боевую слетанность и тщательную подготовку к вылетам нас на разборах все чаще стал хвалить командир.

Постепенно такую заблаговременную подготовку к полетам ввели и в других звеньях и эскадрильях. За решением тактических и огневых задач летчики и воздушные стрелки стали проводить все свое свободное время. Это стремление к лучшей организации дела для повышения боевой готовности экипажей появилось и у инженеров, техников, механиков. Они чуть ли не вдвое сократили срок подготовки штурмовиков к повторным боевым вылетам.

Механики, техники, специалисты различных авиационных

служб гордились, что выполняют свои обязанности четко, добросовестно, помогая тем самым летчикам бить врага. В свою очередь и командиры экипажей, воздушные стрелки старались помочь техническому составу, ценили их труд. Старший инженер полка С. Воротилов на собраниях всегда старался подчеркнуть, что такая дружба помогает службе и давно в нашем полку стала хорошей традицией. .

Торжественно, я бы сказал, с трогательной заботой встречали у нас молодое пополнение.

Кем бы новичок ни был по должности, ему отводилось в блиндаже лучшее место и первый черпак в обед. К новичку прикрепляли опытных специалистов, чтобы быстрее ввести его в строй. И никогда не забывали рассказать молодому товарищу о боевых традициях полка и дивизии, о наших героях.

Воспитание на боевых традициях помогало формированию характеров, развитию у летного и инженерно-технического состава стойкости, закаляло волю, вызывало стремление побороть страх и добиться победы. Подобная работа была просто необходима еще и потому, что в полк приходило пополнение из разных частей. Встречались и такие, кто вышел из окружения, по два-три месяца не читал газет, не слушал радио. Все это время человек питался только слухами. С такими товарищами нужно было много работать.

Наш полк и дня не жил без газет. Ежедневно у нас проводились громкие читки сообщений Советского информбюро. В перерывы между вылетами мы часто останавливались у географической карты. Каждому хотелось посмотреть, где проходит линия фронта и далеко ли до Берлина. Партийно-политическая работа в полку была тем оселком, на котором заострялось у воинов чувство долга и личной ответственности за защиту Отечества.

...Уже спустя много дней после той памятной беседы убывающий от нас наш полковой историк заместитель командира эскадрильи по политической части капитан Мельников с озабоченностью сказал нам на прощание, чтобы мы не запускали исторический формуляр.

- Рассказы о подвигах наших боевых друзей - это бесценное богатство для нового пополнения.

Его слова я вспоминаю до сих пор.

К нам в эскадрилью прибыл новый летчик лейтенант Константин Среднев. С озорной белозубой улыбкой смотрел он обычно на товарищей. Нам казалось, никогда долго не размышлял он ни по какому поводу и не испытывал досады даже в том случае, если допустил какой-то промах. О таких говорят:

они знают, что делают, и знают, что все правильно.

Родителей своих Костя не знал. Воспитывался в детском доме, учился в школе-интернате. Оттуда его путь в авиацию лежал через завод, аэроклуб, военное авиационное училище. И вот Среднев - летчик-штурмовик.

Воевал он лихо, с задором, как, впрочем, и жил бесшабашно, с улыбкой возвращался с любого задания. Жизнерадостный, зачастую склонный к легкомысленным поступкам, Среднев никогда не страдал усидчивостью. Он - словно ртуть, его трудно было удержать на месте. Всем Костя старался быть полезным, нужным человеком. Иногда настолько увлекался посторонними делами, что забывал о своих. То опоздает на предварительную подготовку, то не явится на тренировку.

- Почему отсутствовали, товарищ Среднев? - спросит командир.

- За бомбами ездил.

- Но это же не ваша обязанность!

Тут Костя вскипал благородным негодованием:

- Только говорим о боеготовности! А боеприпасов нет... Ни для себя ведь стараюсь... На всю эскадрилью привез!

Так как в искренности благих намерений Кости никто не сомневался, то все его провинности в общем-то легко сходили ему с рук. Если даже командир отчитывал Среднева, он недолго унывал, тут же находил себе новое занятие. Характер у Среднева был легкий, с таким не соскучишься. За это его любили товарищи, прощали ему всякие чудачества. Но больше Костю любили за песни: у него был приятный голос, а песен он знал превеликое множество - русских, украинских, белорусских, грузинских, молдавских, цыганских. На ходу сочинял частушки-прибаутки о фронтовых друзьях-товарищах. Иной раз так изобразит кого-нибудь, что вся эскадрилья хохочет вместе с героем куплета.

Служил у нас в полку летчик-рационализатор Игорь Косс. В свободное от полетов время он вечно что-то изобретал: паял, пилил, улучшал всякие конструкции. Однажды к валявшемуся за ненадобностью точилу Игорь приделал механический привод. На это изобретение Костя тотчас откликнулся. Здорово получилось... И вообще, надо сказать, подобные шутки-минутки как-то скрашивали наш нехитрый фронтовой быт.

Но любимым коньком у Кости были песни. Он пел и сам себе аккомпанировал на гитаре. Настолько задушевно исполнял Среднев эти полюбившиеся нам песни, что они брали за живое. Хотелось в эти минуты немедленно лететь в бой. Тосковали руки по штурвалу.

Пел Константин и то, что его просили: "Любимый город может спать спокойно", "Раскинулось море широко", "Землянку"...

В нашем полку служило много украинцев и белорусов. Тогда почти вся Украина и Белоруссия были оккупированы врагом. У многих за линией фронта остались семьи, не успевшие эвакуироваться. И естественно, что украинские и белорусские песни пользовались особым успехом.

Прижилась у нас тогда песня на слова Е. Долматовского "Ой, Днипро, Днипро!..". Она действительно звала в бой. Запоет, бывало, Костя:

Ой, Днипро, Днипро,
Ты широк, могуч,
И волна твоя
Как слеза.

И все, кто был в землянке, подхватывали:

Из твоих стремнин ворог воду пьет,
Захлебнется он той водой...

Вот в такой момент, когда мы пели, в нашу землянку вдруг не вошел - влетел Толя Васильев.

* Лейтенант Ефимов, скорее сюда!

"Где, - думаю, - горит? И почему только я должен тушить?"

- Радио слушал?

- Не-ет! - протянул я, не догадываясь, в чем дело. "Может, кто из ребят песню заказал?"

- Твой родной город освобожден! - торжественно произнес Васильев. - Может, теперь отыщутся твои родные. Пиши скорее письмо!

Видя, что я еще не совсем поверил ему, Толя отдал мне отпечатанный на машинке приказ Верховного Главнокомандующего от 25 января 1943 года. В нем говорилось, что в результате двухмесячных наступательных боев наши войска на широком фронте прорвали оборону гитлеровцев, разгромили десятки дивизий противника, захватили более 200 тысяч пленных, 13 тысяч орудий, много другой техники и продвинулись вперед до 400 километров. Наши войска одерживают замечательные победы. Наступление продолжается под Сталинградом, на Дону, на Северном Кавказе, под Воронежем, в районе Великих Лук, южнее Ладожского озера.

Освобождены от немецких оккупантов города Кантемировка, Беловодск, Морозовский, Миллерово, Старобелъск, Котельниково, Зимовники, Сальск, Моздок, Нальчик, Минеральные Воды, Пятигорск, Ставрополь, Армавир, Валуйки, Россошь, Великие Луки, Шлиссельбург, Воронеж и тысячи других населенных пунктов.

Этот приказ вызвал в полку всеобщее ликование, а для меня - радость вдвойне. И только закончился митинг, я немедленно сел за письмо. О себе написал коротко: летаю и бью фашистских захватчиков. Попросил мать побыстрее сообщить, все ли живы.

А по полку уже разнеслась весть, что освобожден от врага родной город лейтенанта Ефимова. Меня поздравляли все. Приходили из других подразделений, крепко пожимали руку, говорили теплые слова. Никогда не предполагал, что у меня столько хороших, чутких друзей.

И ответ на освобождение родного города первым моим желанием было немедленно вылететь на боевое задание. Пусть мне неизвестны номера и наименования полков и дивизий, освобождавших Миллерово, но ведь наверняка там есть бойцы и командиры, которые ждут не дождутся освобождения Ельни, Волхова, Смоленска, Ярцево, других городов и сел. И мы должны ускорить это освобождение.

С большим энтузиазмом восприняли товарищи приказ вылететь на штурмовку эшелонов на перегонах Сычевка - Ржев и Сычевка - Вязьма. Первую группу повел капитан Евграф Селиванов. Вторую - я. В целях внезапности, достигнув железной дороги, мы разделились. Пусть гадают посты немецкого оповещения, куда держат путь советские штурмовики.

Нашей четверке досталась сравнительно легкая цель. На железнодорожном узле Вязьма мы беспрепятственно накрыли три паровоза под парами. Один из них находился на поворотном кругу. От взрывов наших бомб здание, крыша и стены депо окутались дымом, а маневровый паровоз свалился под откос.

Эшелоны на станции мы не стали трогать. К Вязьме подходили наши наступающие войска. Нужно было лишить врага паровозной тяги, чтобы не позволить угнать эшелоны, а там, глядишь, подоспеют наши танкисты.

Отважно действовал в этом налете Среднев. Он хорошо держался в строю, старался точно выполнить разработанный на земле план боя, не терялся, если вдруг усложнялась тактическая обстановка. Над целью Константин без промаха сбросил бомбы, по-снайперски стрелял.

Вторая наша группа тоже с успехом выполнила свою боевую задачу. Но у нее не обошлось без потерь. Старший лейтенант Шитиков и лейтенант Петров были выделены для подавления зенитных точек в районе цели. Эти два экипажа шли чуть впереди основной группы. Штурмовики прикрывало звено истребителей. Все тактические элементы построения боевого порядка как будто были соблюдены.

Но при подходе к линии фронта неожиданно появилась

мощная "кучевка". Истребители прикрытия взмыли выше облаков, а штурмовики нырнули под них. В этот момент из облаков вывалились два "мессера" и набросились на Петрова. Тот метнулся в сторону, но было поздно: очередь фашистского истребителя пришлась штурмовику в бок. От удара Ил-2 вздрогнул и задымил.

Но пока тянул мотор, Петров продолжал полет к цели. Сознание, что он должен подавить зенитки противника, что на него надеются товарищи, не позволило летчику освободиться от бомб раньше времени и повернуть назад.

Вот и вражеские зенитки. По вспышкам лейтенант Петров определил огневые позиции противника. Он свалил машину в пикирование, сбросил бомбы и обстрелял цель из пушек и пулеметов. Дело было сделано - фашистская батарея замолчала.

Только тогда Славушка, так называли Петрова в полку, подумал о возвращении домой на подбитом штурмовике. Но тут его снова атаковали "мессеры".

Снаряд разорвался у летчика за спиной. Резкий толчок бросил Вячеслава на приборную доску, потерявшая управление машина клюнула вниз. Петров изо всех сил тянул ручку управления, а штурмовик продолжал падать.

"Неужели конец?" -успел подумать Славушка. На какое-то мгновение ему вдруг вспомнилось детство, мать... Стало мучительно жаль эту бесконечно добрую и ласковую женщину. Что будет с ней, когда узнает о его гибели?.. Спина летчика стала мокрой от крови.

Мотор заглох уже над нейтральной полосой. Почти без скорости штурмовик плашмя ударился о бруствер и переломился. Хвостовая часть фюзеляжа осталась за окопом, а бронированная кабина с летчиком, пробороздив несколько метров, остановилась на огневой позиции.

Наши пехотинцы вытащили Славушку, сделали ему перевязку и хотели отправить в медсанбат. Но еще не остывший от воздушного боя Петров не чувствовал тяжести ранений. Он взвалил на плечо парашют и отправился к путь. Кое-как добрался до ближайшего фронтового аэродрома и оттуда дозвонился до своего полка. Тотчас на связном самолете за раненым летчиком вылетел комэск. Прошло немного времени и лейтенант Петров снова среди однополчан.

Со всех сторон к нему тянулись дружеские руки. Кто-то из товарищей обнял летчика так, что тот взмолился:

- Осторожней, братцы! Меня... это самое... ранило!

На "скорой помощи" врач увез Петрова к себе в лазарет и тут же без наркома стал вынимать осколки. Один, второй, третий...

После того как был удален пятнадцатый, Славушка, морщась от боли, спросил:

- Доктор, много их там? Может, на сегодня хватит?

Но хирург объяснил, что инородные тела надо удалить немедленно. Иначе гангрена.

- Тогда тащите, - покорно согласился Славушка, - только выпить бы чего-нибудь обезболивающего.

В тот вечер из спины лейтенанта Петрова было вытащено тридцать осколков. Как он проходил с ними целый день, известно только Славушке. До чего же терпелив русский солдат!

Стойкость и воля лейтенанта Петрова были по заслугам оценены товарищами. Смелость и мастерство молодого пилота, проявленные в борьбе с гитлеровскими зенитчиками, помогли основной группе успешно выполнить боевое задание.

Об этом на политинформации рассказывал политработник майор Зайцев. Тут же он предоставил слово и лейтенанту Петрову. Когда же однополчане захлопали, отдавая должное героизму летчика, Славушка вдруг нахмурился и произнес:

- Чем в ладоши-то бить, лучше бы шли готовить самолеты. Делом заниматься надо!

Заключительную реплику Славушки друзья встретили дружным смехом.

В тот день шел сильный снег. Полетов у нас не было. Летчики и инженерно-технический состав занимались устройством на новом месте. Еще и суток не прошло, как из Чертаново мы перелетели на новый аэродром, расположенный возле деревни Рысня. И вдруг над летным полем протарахтел По-2. Кто бы это?..

Оказывается, нежданно-негаданно на "небесном тихоходе" к нам снова нагрянул наш командир 233-й штурмовой авиационной дивизии полковник Валентин Иванович Смоловик. Как только он смог в такой снежной кутерьме найти нашу точку и произвести посадку? Это всех нас удивило. Мы сразу прониклись уважением к такому опытному летчику.

- Постройте полк! - приказал он майору Карякину. На построение ушло около пяти минут, но полковник Смоловик остался недоволен.

- Долго строились! - сердито произнес он так, чтобы слышали все. - А каков ваш внешний вид, товарищи?

Выглядели мы в самом деле не блестяще. Кто был в летном обмундировании, кто в шинели, обуты - кто в унты, кто в валенки или сапоги. Не лучше обстояло дело и с головными уборами. У большинства - авиационные шлемы, но тут же пестрели шапки, фуражки...

При проверке планшетов не у всех на месте оказались

полетные карты. У многих пилотов не было карандашей, линеек. Иные носили в планшетах личные вещи.

После проведенного смотра полковник Смоловик собрал командиров эскадрилий, звеньев, офицеров штаба полка и авиационно-технического батальона и выразил сожаление, что те, кому положено, плохо следят за внешним видом авиаторов, строевой выправкой, допускают много послаблений по службе. Командир дивизии потребовал в кратчайший срок навести строгий порядок, чтобы и на фронте жизнь воинов проходила в соответствии с положениями уставов и наставлений.

- Вот наведете настоящий воинский порядок, - сказал полковник Смоловик, потом сами убедитесь, насколько легче будет вести боевую работу.

Комдив сделал небольшую паузу и, обратившись к заместителю командира полка, спросил:

- Правильно я говорю?

- На полетах-то у нас порядок, - попытался оправдаться тот. - А если и случаются нарушения, так они не связаны с боевыми заданиями.

Лицо полковника Смоловика посуровело:

- Заслуженный боевой летчик, а делите дисциплину на наземную и летную. Есть одна дисциплина - воинская, и выполнять ее требования на земле и в воздухе следует одинаково строго!

В дивизии все любили требовательного командира. Летать он начал на самолете-разведчике в эскадрилье имени В. И. Ленина. Перед началом Великой Отечественной войны Валентин Иванович Смоловик командовал полком скоростных бомбардировщиков, затем пришел заместителем командира в штурмовую авиационную дивизию и вскоре был назначен ее командиром.

Вся семья В. И. Смоловика так или иначе была связана с авиацией. Отец работал токарем на самолетостроительном заводе, брат был летчиком-испытателем, жена - Анна Викторовна Малявкина - тоже проходила службу на аэродроме.

Большой патриот военной авиации, полковник Смоловик ни при каких обстоятельствах не мирился со всякими недостатками, которые могли помешать воспитанию и обучению летного состава или нанести ущерб боеготовности эскадрилий. У него высоко было развито чувство ответственности. И эту ответственность он всячески воспитывал у подчиненных. Все свои знания и опыт Валентин Иванович старался передать молодому поколению.

Стремление командиров навести в частях дивизии образцовый порядок всегда поддерживали и наши

политработники. Обычно тех, кто иногда подменял подлинную требовательность окриком, они обязательно поправляли, поправляли тактично, без назидательности. Помню, как однажды помощник по комсомолу капитан Копейкин отозвал в сторонку техника-лейтенанта Сергеева, разносившего за что-то моториста и механика, и спросил:

- У вас есть время, Иван Федосеевич?

- Есть, а что? - насторожился тот.

- Тогда ступайте за стоянку и там отчертыхайтесь вволю. А когда сойдет пыл, спокойно объясните подчиненным, в чем они провинились. Ясно?

- Так точно!

Пожалуй, у нас не было в полку командира, который бы не понимал, какое значение имеет дисциплина в жизни воинского коллектива и его боевой работе. Но беда у нас была одна: не все умели требовать. Особенно этим грешили молодые командиры. Иные из них из-за отсутствия организаторского опыта скатывались к панибратству, старались таким путем завоевать авторитет у подчиненных. "Вот, дескать, какой я хороший, свойский командир. Другой же строгую уставную требовательность подменял грубостью и бранью.

Были у нас среди молодых товарищи, которые строго требовали четкого исполнения своих приказов, однако сами порой с прохладцей выполняли распоряжения старших начальников. Такие командиры плохо усвоили истину, что требовательность и исполнительность - это, так сказать, две стороны одной медали, альфа и омега воинской дисциплины.

Бывало и так, что на тех, кто допустил какую-то промашку по службе, упреки и укоры сыпались со всех сторон. Ну чем, кажется, не требовательность? Однако не все мы понимали тогда, что взыскания - это, скорее, удары по хвостам происшествий. В процессе боевой работы нам пришлось учиться не только требовать, но и убеждать людей. Это тоже немалое искусство. Ведь когда человек поймет, что он не прав, он сам будет переживать допущенный промах, а это главное.

Мне запомнилась лекция по воинскому воспитанию, которую прочитал наш начальник штаба, ставший к тому времени майором, Поляков. Начал он ее с тезиса, что приказ командира должен быть выполнен беспрекословно, точно и в срок. Для нас тогда прозвучало ново то, что искусство требовать основывается на командирской воле, на его умении прежде всего строго спросить с себя. Это совсем не просто - всегда и во всем подавать пример подчиненным, вести их за собой, ни в большом, ни в малом не отступать от уставных положений.

Но одна примерность сама по себе еще не решала дела. Ее надо было обязательно подкреплять планомерной организаторской и воспитательной работой. В полку у нас немало было подлинных мастеров штурмовых ударов, смелых воздушных бойцов, но в экипаже, звене, эскадрилье не каждый и не всегда мог навести должный порядок, потому что часто не знал, как это сделать.

Многие из нас не обращали внимания на то, что нарушение уставного порядка начинается обычно с незначительного. Ну какая, скажем, разница, если механик выйдет на самолетную стоянку не в комбинезоне, как все, а в раздобытой на складе старой шинели? "Работает товарищ хорошо, - рассуждал командир, - а раз так, то чего еще надо?" И прощал сержанту нарушение формы одежды. За этим, так сказать, мелким нарушением могло последовать и более серьезное.

Требовательность как важнейшая черта командирской деятельности сама собой не приходит. Ее нужно развивать в себе повседневно, в процессе всей службы, каким бы делом ни занимался. А у нас порой как получалось? Сегодня в небе жарко, вылеты следуют один за другим, и командир никому не даст поблажки: он распорядителен, точен и строг. А завтра нет полетов, и от вчерашней требовательности командира не остается следа. Ни от кого он уже не ждет доклада о выполненной работе, не обращает внимания на то, что его подчиненные неопрятно одеты, не в ногу идут в строю и т. д. Разумеется, такого командира надо учить, помогать, терпеливо прививать ему требовательность не только к подчиненным, но и к себе, чтобы она вошла в плоть и кровь офицера.

Может быть, кто-то скажет, что ни к чему на фронте эти мелочи? Надо хорошо воевать, а не каблуками щелкать. Но как участник войны должен заметить, что отважно и умело сражались с врагом те, кто в большом и малом выполнял уставы, кто умел повиноваться и мог потребовать от других.

...До прилета в полк полковника Смоловика мы сами видели те недостатки, за которые он выговаривал нам. Видели и считали это пустяками, ссылаясь на более важные дела. Правда, командир полка майор Карякин с большой ответственностью относился к указаниям, которые получал от вышестоящего командования, и принимал все меры, чтобы их выполнить. Он не давал себе поблажки в боевой работе, выбирал задания потруднее и поопаснее. Видя, что командир в любом деле прежде всего строг к себе, все прониклись уважением к нему. Ровная, без окрика, неотступная требовательность Карякина хорошо влияла на подчиненных, воспитывала у них точность, аккуратность,

исполнительность.

- Хотите летать долго и хорошо, - говорил он пилотам, - строго соблюдайте летные законы, будьте честны перед ними и учите этому подчиненных.

Два случая, на первый взгляд непохожих один на другой, произошли в нашем полку в течение недели. Один касался авиационного механика, другой - летчика. В первом случае летное происшествие удалось предотвратить, второй закончился трагически. Оба эти факта вызвали у сослуживцев бурную реакцию. Коротко расскажу о. них.

...Авиационный механик сержант Владимир Винниченко считался в полку добросовестным специалистом. Он всегда образцово готовил к боевым вылетам свой грозный штурмовик. И вдруг приключилась с ним очень неприятная история.

Ранним утром техники и механики пришли на аэродром. Винниченко снял чехлы с самолета, аккуратно сложил их и отнес на свое место. Следуя по привычному маршруту, специалист принялся за осмотр машины. Труднодоступные узлы и агрегаты он подсвечивал карманным фонариком, а кое-где работал на ощупь, тщательно контролируя исправность различных механизмов, сочленений и трубопроводов. Винниченко осмотрел мотор, органы управления, шасси. Самолет был исправен. Двигатель запустился легко. Механик опробовал его и выключил.

В это время к самолету подъехал бензозаправщик.

- Держи пистолет! - весело крикнул механику водитель и подал до блеска отшлифованный медный наконечник заправочного шланга.

Винниченко совсем забыл в эти минуты, что вчера, при послеполетном осмотре, латая многочисленные пробоины на теле штурмовика, он обнаружил течь в дополнительном бензобаке. Пробитую осколком емкость нужно было или отремонтировать, или заменить, но вечером механик не успел все сделать. Он просто временно отсоединил бак от топливной системы и сдал самолет под охрану.

В полетах на небольшие расстояния вполне можно было обойтись без заправки этого бака. Но сегодня предстоял боевой вылет на полный радиус.

Опустив пистолет в горловину, механик с удовлетворением ощутил, как бьется в его руках шланг, а в баках самолета шумит тугая струя бензина. Через несколько минут к самолету подошел водомаслозаправщик. И вскоре заправка машины была окончена.

Оставалось доделать самые пустяки, когда товарищ с соседнего самолета позвал механика.

- Володя, помоги!

- Сей-ча-с! - отозвался не привыкший никому отказывать сержант Винниченко и поспешил закрыть капот своего самолета.

Около часа провозились они с упорно "не желавшим" запускаться мотором соседнего самолета. Уже летчики прибыли на аэродром, когда наконец басовито загудел двигатель, словно жалуясь людям на зимнюю стужу.

- Теперь действуй сам, - прокричал другу на ухо Володя, - а я пошел!

Возле своего штурмовика авиационный механик встретил рапортом летчика, доложил, что самолет к полету готов. Сержант помог командиру застегнуть карабины парашюта, подняться на крыло и забраться в кабину.

- От винта! - последовала команда.

Хорошо прогретый мотор заработал ровно. Летчик немного погонял его на разных режимах и, убедившись, что все в порядке, дал команду убрать из-под колес колодки.

Самолет вырулил на старт. Сколько бы раз ни провожал механик самолет на задание, для него всегда впечатляюща картина взлета. Не удержался Владимир и в этот раз, чтобы не махнуть летчику рукой: счастливого полета, командир.

И лишь когда штурмовики скрылись в небе, механик, перебирая в уме все рабочие операции, вдруг вспомнил, что он ничего не предпринял для того, чтобы заменить или запаять топливный бак. Это означало, что, когда горючее из основных емкостей самолета будет выработано, двигатель может внезапно остановиться. Такое могло произойти над территорией, занятой противником. Летчику придется либо совершать вынужденную посадку, либо прыгать с парашютом.

Если командир воспользуется парашютом и бросит Машину, то от самолета останется лишь груда исковерканного металла. И никто не сможет установить причину отказа мотора. Если даже штурмовик приземлится на вынужденную, то у летчика, наверное, не останется времени выяснять неисправность. Скорее всего, командир и воздушный стрелок подожгут самолет и постараются уйти от врага. И тогда?.. Тогда доброе имя механика сержанта Владимира Винниченко не будет запятнано. Никто ничего не узнает о его ужасной ошибке. Но какой ценой!

Все эти мысли заняли у механика считанные секунды. Не теряя времени, Винниченко со всех ног бросился искать комэска. Запыхавшись от быстрого бега, механик нашел майора и доложил о допущенной оплошности.

- Может, еще не поздно связаться с летчиком по радио и вернуть его домой? - одновременно и умолял, и спрашивал он старшего начальника, надеясь услышать утешительный ответ.

Приказание о возвращении экипажа на свой аэродром было тотчас отдано в эфир, и скоро на горизонте показался знакомый силуэт штурмовика. Когда наконец самолет коснулся колесами посадочной полосы и покатился по летному полю, сержант Винниченко без сил опустился на землю. Слезы радости текли по его лицу.

- А теперь, - сказал он, - теперь я готов понести самое строгое наказание.

Командир посмотрел сержанту в глаза и с грустью в голосе ответил:

- За честность я должен благодарить вас, а за промах придется отвечать.

Второй случай мне вспоминается, как пример мужества и отваги. Этот рассказ о моем друге Алексее Карлове. Потрясение, вызванное потерей боевых друзей при нанесении штурмового удара по аэродрому противника, долго не проходило у старшего лейтенанта Карлова. Лишь после беседы с майором Карякиным он как бы заново обрел уверенность. Упоенный собственной силой и счастьем полета, воодушевленный командирским доверием, Леша вновь стал воевать смело и дерзко. Презирая смерть, он шел к цели сквозь огненный заслон фашистских зениток и атаки вражеских истребителей. Командир не раз посылал его ведущим пары на сложные задания, и всегда летчик с честью выполнял их.

Два боевых ордена уже заслужил Карлов. И вдруг он не вернулся из полета на разведку. Никто не знал, что случилось с этим боевым летчиком. И только месяц спустя, во время наступления, когда наш полк перебазировался на аэродром Дедюрово, что севернее Вязьмы, удалось установить подробности гибели Леши Карлова.

Как-то вечером, когда полетам уже был дан отбой, возвращались мы с аэродрома в село. На его окраине в просторном доме хозяйка предоставила нам светлую и уютную комнату. Дорога к дому проходила мимо большого дуба. Возле него летчики невольно замедлили шаг. Их внимание привлекла свежая, убранная цветами могила. К деревянному столбику, врытому в холмик, прибита жестяная пластинка. На ней желтой краской выведены слова: "Здесь покоится прах храброго русского летчика А. Карлова, уроженца Орловской области".

Так вот, оказывается, где обрел вечный покой наш отважный товарищ, весельчак и балагур Леша Карлов. В тот же вечер от местных: жителей, свидетелей неравного воздушного поединка, мы узнали все подробности героической гибели нашего боевого друга.

В полдень на аэродром села большая группа фашистских бомбардировщиков. Он и так был забит самолетами-истребителями, а тут еще прилетели бомбардировщики. На опушке леса крыло к крылу выстроились серые машины с черными крестами на крыльях и фюзеляжах.

Не зря сели гитлеровцы поближе к. линии фронта. Наверное, задумали подальше летать к нам в тыл. А под вечер на аэродром прибыло какое-то большое начальство. Значит, нужно ожидать удара фашистов по нашим объектам.

На летное поле перестали пускать местных жителей, хотя днем раньше полицаи пригоняли их сюда на различные работы. Вокруг аэродрома теперь ходила охрана с собаками. В небе постоянно патрулировали истребители. Погода была ненастная. Сквозь редкие разводья облаков просматривалось голубое небо.

Вдруг над самыми крышами с грохотом пронесся краснозвездный самолет. Он круто взмыл над летным полем, а затем в стремительном пикировании пошел на стоянки фашистских самолетов, расстреливая их из пушек и пулеметов. Пролетев аэродром из конца в конец, самолет выполнил боевой разворот и с другого направления снова устремился на цель. На аэродроме вспыхнул пожар. Опасаясь взрывов, гитлеровцы врассыпную бросились от горящих самолетов. А пламя уже перебросилось на соседние машины.

Все жители села высыпали на улицу и оцепенели от изумления. До чего же отважно действовал советский летчик! Два "мессера", прикрывавшие аэродром, безуспешно пытались сбить краснозвездную машину. Описывая в воздухе сложные фигуры, штурмовик вел атаку за атакой. Завершающий удар реактивными снарядами поднял на воздух бензосклад. Огненный смерч пронесся по лесу и над селом. За ним катилась обжигающая волна горячего воздуха.

Краснозвездный штурмовик снова взмыл ввысь и как бы замер на долю секунды в верхней точке. Бензин горел на земле, но ни капли его не осталось в баках нашего самолета. Остановился мотор. Словно нехотя, Ил-2 накренился и стал снижаться. Вот он пронесся над окраиной села и свалился в сторону аэродрома, стремясь дотянуть до фашистских самолетов. Дотянул или нет - никто не видел.

Всю ночь на аэродроме бушевал пожар, рвались боеприпасы, горели бочки с бензином, горели самолеты... И непрерывно сновали санитарные машины, вывозя с аэродрома раненых и убитых гитлеровцев. Только на второй день жителям разрешили подойти к искореженному советскому самолету. Под обломками его лежал летчик Алексей Карлов, до конца выполнивший свой

воинский долг. Хоронить его на кладбище гитлеровцы запретили. Тогда и нашли для Леши место на окраине села, под самым высоким дубом, чтобы видел эту могилу каждый, кто проходил или проезжал по большаку мимо Дедюрово.

Притихшие, стояли мы у могилы Алексея Карлова. Нам не верилось, что нет в живых нашего друга. Сколько выдержки, мастерства и мужества потребовалось ему, чтобы одному вести такой тяжелый, неравный бой с армадой гитлеровцев. Да, безумству храбрых поем мы песню!..

Сражаясь в одиночку, Алексей Карлов не мог не понимать, что в случае гибели вряд ли кто узнает о его подвиге. Ведь только случайно натолкнулись мы на могилу своего однополчанина и выяснили подробности этого беспримерного подвига...

Когда я думаю о друге моей боевой молодости Алексее Карлове, мне приходят на память слова А. С. Макаренко. "Надо, - писал он, - чтобы человек поступал правильно не только когда его видят все, когда его могут похвалить. Ведь на миру, говорят, и смерть красна... Очень трудно поступать правильно тогда, когда никто не услышит, не увидит никогда и навечно не узнает, а надо поступить правильно для себя, для Правды". Может быть, в свои двадцать лет Алексей Карлов не успел прочесть этих слов о честности и ответственности, о мужестве и исполнительности, но в самую суровую минуту своей жизни он поступил так, как подсказали комсомольское сердце и воинский долг.

Глава третья. Курс на запад

Праздничным было для нас утро 23 февраля 1943 года. В рассветный час до начала боевых полетов перед строем полка личному составу был зачитан приказ Верховного Главнокомандующего. В этом документе кратко подводились итоги величайшего в истории войн сражения у стен Сталинграда, длившегося двести дней и ночей и закончившегося окружением и ликвидацией группировки немцев численностью 330 тысяч.

В приказе говорилось, что в условиях тяжелой зимы наши войска наступают по фронту 1500 километров и почти везде достигают успеха. В начале 1943 года советские войска перешли в наступление и на нашем направлении, в районах Ржева и Вязьмы. Началось массовое изгнание врага из пределов Советской страны.

Наш 198-й штурмовой авиационный полк продолжал вести боевые действия. По приказу командующего 1-й воздушной армией мы "работали" в интересах сухопутных войск, нанося штурмовые удары по переднему краю обороны противника, его резервам, артиллерийским и минометным батареям, громили воинские эшелоны на участках железной дороги Ржев - Сычевка - Ново-Дугино - Вязьма. Штурмовали полевые штабы, узлы

сопротивления, склады в районах городов Букань, Жиздра, Людиново, Спасс-Деменск...

В то солнечное утро первым на боевое задание увел четверку штурмовиков капитан Малинкин. За ним со своими ведомыми взлетел командир второй эскадрильи. Следующим должно было идти наше звено.

Взлетать с полевого аэродрома Рысня было затруднительно. С самого начала зимних полетов при расчистке взлетно-посадочной полосы снег отбрасывался в стороны. Справа и слева от нее образовались высокие снежные валы. Разбег и пробег самолета проходили как бы по дну широкой снежной траншеи.

В феврале начались оттепели. Днем под лучами солнца взлетно-посадочная полоса слегка подтаивала, на ней образовывались наледи. Их счищали, посыпали песком, золой, угольной крошкой. Но в тот день одну такую наледь среди многих не заметили ни руководитель полетов, осматривавший полосу, ни комендант аэродрома. Первые взлетавшие самолеты прошли левее этой ледяной "лысины". Однако поднятые их винтами снежные вихри еще больше запорошили наледь.

За эту небрежность в подготовке аэродрома к полетам расплачиваться пришлось мне. На взлете, когда штурмовик уже почти достиг скорости отрыва, колеса его вдруг пошли юзом. Самолет перестал слушаться рулей. Правой консолью он задел за снежную кромку, развернулся, врезался в обледеневший вал, встал на нос и опрокинулся на спину. Все это произошло за несколько секунд.

Несмотря ни на какие попытки, мне не удалось удержать тяжело загруженный бомбами и топливом штурмовик. Единственное, что успел сделать, выключил зажигание. В тот же миг сила инерции приподняла меня с сиденья и бросила сначала вперед, а затем в угол кабины. Лопнули привязные ремни. Ручка управления с силой ударила в грудь и переломилась. Остекление фонаря разлетелось вдребезги. Полный капот!

Удар был настолько силен, что мне не сразу удалось осмыслить происшедшее. Я повис в кабине вниз головой, но сознание не потерял. Моей щеки коснулось что-то мягкое. Это же мои меховые унты! А где ноги? Не пойму! На шее, что ли? Слышно было, как скрипит снег. Под тяжестью многотонного самолета он начинал оседать, вдавливая меня в кабину. Перед глазами снежный ком, и на нем пятна и капельки крови. Одна, вторая... Значит, моя? Но что со мной, не могу понять. И так меня зажало, что нельзя пошевелить ни руками, ни ногами и голову не повернуть...

До слуха донесся рокот моторов. Это полк уходил на задание.

А я? Нахожусь вверх ногами в перевернутом самолете...

Пока разобрался, что же произошло, к самолету кто-то подъехал. По голосу слышу - командир полка майор Карякин.

- Ефимов, жив?

- Кажется, жив! - по возможности бодро ответил я, в горячке не чувствуя боли.

Следом за командиром к месту происшествия подъехали летчики, техники, механики и санитарная машина с врачом. Слышно было, как вокруг меня суетились однополчане, пытаясь приподнять самолет. Но не так-то просто это сделать, если он с бомбами лежит на спине. А врач торопил, беспокоясь за мою жизнь.

И вот уже солдаты подкопали снег под одной плоскостью, накренили самолет, и сильные руки друзей вытащили меня из снежного плена. В момент удара на мне лопнул ремень, слетели унты... В таком виде я перебрался в санитарную машину и попал в распоряжение полковых медиков. "Ну все, - думаю, - теперь не скоро от них вырвешься".

Пока я делал приседания перед командиром и врачом Михаилом Боймелем, стараясь убедить их, что никаких повреждений у меня нет, техники и механики поставили самолет "на ноги". У него был погнут винт и основательно помят фонарь кабины.

Расследование происшествия не заняло много времени. Оставленный моим самолетом след показывал, что причиной происшествия оказалась та самая припорошенная снежной пылью наледь. Не думали отрицать свою причастность к происшествию ни комендант аэродрома, ни командир аэродромной роты.

На всю жизнь запомнился мне этот неудавшийся взлет... Досадно было сознавать, что пострадал я даже не в бою, а у себя дома. Мне, можно сказать, повезло, потому что отделался всего-навсего легким испугом. А ведь могло закончиться это ЧП куда хуже. В тот день еще три самолета выкатились за пределы расчищенной полосы и тоже получили повреждения. Недаром говорят, что одна беда не приходит.

Тысячу раз был прав мой первый инструктор аэроклуба Филипп Баутин. Он часто повторял нам, курсантам, старую авиационную истину: "Предусмотри перед полетом все, в авиации мелочей не бывает".

Одной такой вот "мелочью" я пренебрег и тотчас был наказан. Ведь сами же видели, что в последние дни февраля на аэродроме из-за оттепелей образуются наледь. Надо было не стесняться и как-то напомнить об этом командиру. Но ложное понимание смелости, героизма, боязнь, что, чего доброго, сочтут за слишком

осторожного летчика, помешали доложить старшему начальнику о своих предположениях.

К большому сожалению, неприятности в тот день в нашем полку не закончились. Из-за низкой облачности в районе цели вернулись, не выполнив задания, летчики Жаров и Правдивцев. Они совершили посадку, имея на борту бомбовые связки. При грубой посадке эти связки могли взорваться под самолетами. Опасения эти подтвердились.

В момент приземления на самолете А. Правдивцева действительно оторвалась одна такая связка, состоящая из четырех двадцатипятикилограммовых осколочных бомб. Как мячики, запрыгали они вслед за самолетом, а затем зарылись в снег.

Бомбы не взорвались. Очевидно, потому, что упали в глубокий снег.

На вопрос командира, почему летчики не сбросили бомбы в поле, ведущий Алексей Правдивцев вздохнул и доложил:

- Жаль было зазря бросать их, товарищ майор. Еще придет час, упадут эти бомбы на головы фашистов!

Майор Карякин только рукой махнул. Конечно же, он и политработник призывали всех летчиков каждую бомбу бросать обязательно в цель, но нельзя же производить посадку с таким опасным грузом. Это было запрещено инструкцией и в данной ситуации могло привести к тяжелым последствиям.

Да, инструкции - плод многолетнего опыта. Для того они и пишутся, чтобы их выполнять. А у нас порой случалось так: прочитают важный документ на построении, подошьют его в дело и забудут о нем. И лишь когда что-то случится, вспоминают: "Ах да, было же по этому поводу указание, да мы запамятовали".

Именно так произошло и у нас в полку. В паре с Анатолием Васильевым мы должны были вылететь на разведку войск противника. Получив задачу, бегом направляемся к самолетам. Механик помогает надеть парашют. Сажусь в кабину. Начинаю запуск.

Но что это? Винт проворачивается, а мотор не запускается. Несколько попыток ничего не дали. Механик открывает лючки, начинает проверять зажигание. Все впустую. Вылезаю из кабины. Делаю знак рукой начальнику штаба, даю знать, что самолет неисправен. Васильев тем временем выруливает на старт. Значит, придется ему лететь одному. Но и его поджидала неудача.

Из-за пренебрежительного отношения к руководящим документам летчик чуть было не погиб. А случилось вот что. Инженерная служба вышестоящего штаба прислала шифровку с требованием провести доработку на некоторых моторах. Ее нужно

было выполнить и на машине лейтенанта Васильева. Серия мотора как раз совпадала с указанной в шифровке. Но наши инженеры решили: успеется. Ведь летали же раньше на этой машине, и ничего не случалось.

И вот движки вдруг закапризничали. На моем самолете мотор отказал на земле, у Васильева - в воздухе. Ситуация, в которую попал летчик, была, казалось, безвыходной. Взлетная полоса ушла под стремительно взмывший самолет. За крылом мелькнула граница летного поля, небольшой пустырь, а дальше по курсу взлета на несколько километров расстилалась поляна. На ней торчали выкорчеванные пни с оттопыренными вверх корнями. Словно огромные осьминоги, они как бы затаились, поджидая добычу. И вот машина с заклинившим мотором несется им навстречу.

Не было у Васильева столь нужного в таких условиях запаса высоты. Разворот на 180 градусов и посадка на аэродром исключены. Тяжело груженный самолет упал бы раньше, чем летчик сумел осуществить задуманное. В непосредственной близости от земли нельзя было воспользоваться и парашютом: не наполнится воздухом купол. Но где же выход? Неужели так вот и погибнуть, не причинив никакого урона врагу?..

На принятие решения лейтенанту Васильеву отводились секунды. Молниеносно он отбрасывал в уме, как негодные, один вариант за другим. И все же остановился на первом. Круто потеряв последние метры высоты, выровнял машину в полуметре от земли и, не выпуская шасси, мягко посадил ее прямо перед собой между пнями. Сделано это было мастерски. Все, кто был на старте, без команды бегом бросились выручать летчика.

Особенно переживали случившееся мы с Васильевым.

А вдруг кто-нибудь из начальства попытается истолковать наши происшествия как попытку уклониться от боевого вылета? На этот счет на фронте действовал строгий приказ Верховного Главнокомандующего. В нем говорилось, что тот, кто перед боем в состоянии панического страха сознательно вносит неисправность в свой бронетранспортер, танк или самолет, должен быть немедленно отдан под суд военного трибунала. А там решение, по существу, было одно: разжаловать в рядовые и отправить в штрафную роту.

Правда, командир полка и инженер быстро установили, что ни с нашей, ни с чьей-либо другой стороны злого умысла в случившемся не было. И Карякин приказал нам вылететь в бой на других, исправных самолетах. Мне досталась машина командира, Васильеву - его заместителя.

Однажды я уже летал на этом штурмовике. В то время полком командовал майор Тысячный. На моем самолете тогда тоже никак не хотел запускаться мотор. Командирская машина простаивала, а тут такой случай. Не отставать же от ребят. И я без спроса перемахнул в чужую кабину.

- Разрешение есть? - спросил механик старшина Холодок.

- Конечно есть! - как можно беспечнее ответил я.

Двигатель запустился с пол-оборота. Делом минуты было вырулить на старт и взлететь вдогонку за группой. Пока мы были на задании, Холодок успел выяснить, что никакого разрешения я не получал и на командирской машине взлетел по собственной инициативе. Он с нетерпением ожидал моего возвращения, чтобы сказать "пару ласковых". Но когда старшина увидел, что гитлеровские зенитчики начисто отстрелили мне киль, у него от горя пропал дар речи. Несколько дней я с тревогой ожидал вызова к командиру, но ему, видимо, понравилось мое безудержное желание летать. С того дня я не раз выполнял задания на самолете командира полка, правда, уже с его разрешения.

Оказавшись невольными виновниками происшествий, мы с Васильевым не хотели, чтобы даже тень от них упала на нас. Смелыми действиями мы старались поддержать свой боевой авторитет, которым летчики очень дорожили.

С благодарностью думали мы после происшествий о майоре Карякине. "Все-таки толковый пришел к нам командир. Быстро разобрался в обстановке, не отстранил нас от полетов, а послал в бой. Значит, майор Карякин верит в нас..." И это доверие мы старались оправдать в последующих вылетах.

...Наша пара снова в воздухе. Все заботы, не связанные с заданием, как говорят, остались на земле. Ровно гудит мотор.

Слежу за ведущим, веду круговую осмотрительность.

С момента пролета линии фронта нас время от времени сопровождает огонь вражеских зениток. Но стреляют фашисты плохо. Мы летим на малой высоте, у нас, естественно, очень большое угловое перемещение, и зенитные снаряды рвутся далеко за килем самолета.

Словно в калейдоскопе, мелькают черные пожарища деревень, лесные опушки, балки, стога соломы на заснеженных полях. Вот и цель - железнодорожная станция. Можно с ходу ударить по эшелонам и зенитным орудиям. Но Васильев осторожничает. Почему никто по нас не стреляет? Может быть, станция уже занята нашими?

Ведущий делает второй заход. И тут гитлеровцы не выдерживают, открывают огонь. Стремительно выполняем противозенитный маневр и пикируем на батарею. Мне нравится летать в бой с моим бывшим командиром звена. Мы хорошо сработались в воздухе. Вот и сейчас пара штурмовиков действует слаженно и напористо. Наши самолеты проносятся над головами гитлеровцев. Мы не даем им возможности вести прицельный огонь, сами же точно поражаем цели. Лейтенант Васильев грамотно оценивает воздушную обстановку, умеет лавировать между клубками зенитных разрывов. Я всегда стремился перенять у него это искусство поражать врага и не подвергать удару себя и своих ведомых.

...В упоении боя как бы отлетает чувство опасности. Заставив замолчать зенитную батарею, мы сбросили бомбы на эшелоны. Не попасть в них с такой высоты невозможно, хотя бомбить узкие цели всегда трудно.

Не случайно же в годы войны можно было услышать такое житейское правило, что если ты находишься на железной дороге во время бомбежки, то никуда не надо бежать спасаться. Просто нужно лечь между рельсами. Наш прошлый опыт бомбежек мостов, переправ, железной дороги тоже в какой-то мере подтверждал это. В ходе наступления мы иногда выезжали на объекты штурмовки, чтобы посмотреть на свою работу. Как правило, вдоль железной дороги, справа и слева от полотна, чернели воронки, но между рельсов их почти не встречалось.

...Мы делаем вид, что уходим от станции, а потом разворачиваемся на 180 градусов и для верности обрушиваем на противника огонь пушек. Включаю фотоаппарат, чтобы запечатлеть пожарища, разбитую станцию, зенитки с уродливо торчащими немыми стволами.

Когда наши еще мокрые фотоснимки положат на стол командиру, он, конечно, скажет:

- Отличная работа!

Да, война это тоже работа. В бою недостаточно только смелости и героизма. Воевать надо уметь. И уже не немцы, а мы начинаем диктовать противнику свои условия. Искусство это мы постигали непосредственно в боевых полетах. Крупица за крупицей приходилось собирать полезное, нужное, целесообразное из боевого опыта. И доставалось нам это дорогой ценой.

...С утра до вечера, пока темнота не закрывала аэродром, один за другим следовали вылеты на боевые задания. В ожидании повторного вылета, пока механики и техники осматривали самолет, заправляли бензином, маслом, водой, а оружейники подвешивали бомбы, эрэсы, укладывали боекомплекты пушек и пулеметов, товарищи по оружию делились впечатлениями.

Тут уж каждый себе герой и искуснейший тактик. И чем моложе рассказчик, тем ярче палитра, смелее подвиги. В самых лучших красках рисуют пилоты свой полет, рассказывают, как обманули гитлеровских зенитчиков, как метко бомбили и обстреливали цели, как в лобовую сошлись с истребителями противника... Только жаль вот, что те быстро смотались...

В таких рассказах трудно отличить правду от домысла, потому что все, о чем говорится, - это быль, может быть, чуть-чуть приукрашенная, не точно сфокусированная, с некоторой долей фантазии. Но такова сущность личного восприятия боя.

В такие моменты, когда рассказчик, как говорят, еще не остыл после вылета, не принимаются никакие замечания или возражения относительно правильности тактики действий над целью, при отражении атак истребителей...

- Захожу на цель, даю залп из пушек, затем сбрасываю бомбы. И, как миленьких, накрыл гадов! - рассказывал один из летчиков нашей эскадрильи.

- Сначала надо было сбросить бомбы, - возразил другой, - а потом уж стрелять. Значит, не так действовал!

- То есть как это не так, если я задачу выполнил и привез отличные контрольные фотоснимки! Это ведь тактика! Творчество!..

Накаляются страсти. И уже в горячем споре о тактике в сердцах с размаху летят на землю перчатки, планшеты, шлемофоны... Каждый стремится доказать, что только он прав и его действия - чуть ли не эталон.

Подобные дискуссии часто возникали из-за того, что еще не было общих тактических установок, как штурмовать тот или иной объект, в какой последовательности применять оружие. Тогда у нас только вырабатывалась тактика на основе обобщения боевого

опыта.

Каждый командир обычно учил подчиненных - летчиков и воздушных стрелков тому, что он считал необходимым, что хорошо знал сам. Но при таком подходе к делу многие из так называемых прописных тактических истин, известных в лучших эскадрильях и полках, эффективные способы боевой работы не брались на вооружение всеми летчиками. А противник, еще имевший тогда численное превосходство, иногда использовал наши промахи в тактике.

Чтобы обеспечить внезапность своих действий, фашистские истребители старались атаковать нас со стороны солнца или из-за облаков, пускали в ход другие хитрые приемы. Они часто нападали на наши самолеты, возвращавшиеся с задания, получившие повреждения в бою. Такие штурмовики, что называется, летели на честном слове, и расправиться с ними не составляло большого труда. Случалось и такое, когда летчики, стрелки использовали весь боекомплект над целью, а на обратном пути приходилось отстреливаться от наседавшего врага из... ракетниц.

Само собой понятно, экипаж штурмовика при возвращении с задания был не тот. После многочисленных атак спадало возбуждение, сказывалось утомление от чрезмерного напряжения в бою. Много неприятностей приносила нам потеря бдительности в воздухе при возвращении домой. В таких условиях наши машины иногда становились легкой добычей истребителей противника.

У вражеских зенитчиков тоже была своя, по-прусскп отработанная тактика. Нередко они долго не обнаруживали себя, дожидаясь перехода штурмовиков в пикирование, или открывали кинжальный огонь, когда мы выходили из атаки. В этот момент скорость полета заметно снижалась, и прицеливаться противнику было легче. Иногда гитлеровцы ставили огневой заслон на пути пикирующих штурмовиков, предварительно пристреляв высоты. Следует, однако, сказать, что все эти уловки врага далеко не всегда приносили ему успех.

Тактика фашистов отличалась скорее высокой техникой выполнения приемов и коварством, нежели разнообразием. Ее, конечно, нетрудно было изучить и найти противодействие. Но ведь к нам на фронт в авиационные полки почти ежедневно прибывали летчики, штурманы, воздушные стрелки, не имевшие никакого боевого опыта. И случалось, что, пока они на практике постигали шаблонные действия гитлеровцев, зачастую сами становились мишенью для врага, возвращаясь домой на изрешеченных самолетах.

В борьбе с сильным и коварным противником требовались высочайший порядок и организованность. Наши вышестоящие командиры понимали это. В полк часто поступали указания, требующие улучшить методику проведения занятий с летным составом и особенно методику занятий по тактической подготовке. Но среди наших товарищей тогда еще стойко держалось мнение, что все возможные варианты боя, все его неповторимые в своем разнообразии моменты разобрать и запомнить нельзя. Поэтому многие в общем-то неплохие летчики, но еще незрелые тактики, не желая утруждать себя упорной работой на земле, не привыкшие тщательно готовиться к каждому боевому вылету, полагались на какое-то шестое чувство интуицию. Дескать, эта самая интуиция в нужный момент подскажет летчику правильное решение. Скажу прямо, ошибались эти товарищи. Интуиция часто подводила их.

На первую в дивизии конференцию по обобщению боевого опыта мы шли с большим недоверием. Казалось, ну зачем она? Есть у нас командир, систематически проводятся разборы полетов. Старший начальник всегда скажет, кто как действовал при выполнении задания, у кого какие были ошибки, похвалит отличившихся. А тут вдруг - конференция...

В назначенный час мы собрались в случайно уцелевшем здании деревенского клуба. Рядом были отрыты щели на случай воздушной тревоги. А на крыше клуба два солдата вели наблюдение.

Над покосившейся сценой - кумачовый плакат: "Привет творцам боевого опыта!"

За столом президиума - командир дивизии полковник В. Смоловик, начальник политотдела полковник М. Лозинцев, начальник штаба дивизии подполковник А. Епанчин, командиры полков. Каждый из них провел большую работу по подготовке выступающих, чтобы первая в нашем соединении конференция по обобщению боевого опыта принесла пользу. Вероятно, поэтому наши руководители и чувствовали себя именинниками. Все сидели в наглаженных гимнастерках, при орденах и медалях.

Много орденоносцев было и в переполненном зале. Здесь собрался цвет нашего авиационного соединения - лучшие летчики и воздушные стрелки из трех штурмовых полков. Открыл конференцию полковник Смоловик. На озабоченном лице нашего строгого комдива редко появлялась улыбка. Но в тот день он был в каком-то особом настроении. С большой теплотой рассказывал Валентин Иванович о наших героях.

Речь командира была яркой, образной.

- Маленькие ручейки, - говорил полковник, - образуют речки.

Они, в свою очередь, вливаются в реки и несут свои могучие воды в моря и океаны. И Волга наша начинается с ручейка.

Все присутствующие сразу поняли, куда клонит комдив. А он, заканчивая свое выступление, сказал, что боевая мощь наших полков складывается из мастерства отдельных летчиков, экипажей, их смелости, героизма, воли и стойкости...

Образное сравнение понравилось. Теперь и те, кто сетовал на созыв конференции, поняли, что они - это и есть те самые ручейки, что из отлично подготовленных экипажей и звеньев складывается боевая мощь сражающейся армии. И надо сделать все возможное, чтобы передовой опыт лучших летчиков и воздушных стрелков каждому взять на вооружение.

Один из наших лучших летчиков капитан Евграф Селиванов рассказал собравшимся, как он ведет детальную ориентировку в полете по новым, неизученным маршрутам, как восстанавливает ее после воздушного боя с истребителями противника.

По совету командира полка выступил и я. Говорил о том, как мы строим боевой порядок штурмовиков при нанесении ударов по хорошо защищенным зенитками вражеским объектам. Экипажи обеспечения всей своей огневой мощью подавляют зенитки, а основная, ударная группа тем временем штурмует цель. Этот вроде бы нехитрый прием давал хороший эффект. Забегая вперед, скажу, что этот способ действий взяли на вооружение все летчики нашей дивизии.

О находчивости, дерзости летчика, о необходимости чувствовать себя хозяином неба говорил на конференции старший лейтенант А. Васильев. Для этого надо творчески относиться к полету, задолго до вылета всесторонне обдумывать свои действия. Творчество в воздухе начинается с работы на земле.

Летчик привел пример, как в одном из полетов он и его ведомые заметили некоторое оживление на дороге, ведущей в лес. Решили проверить. Оказалось, что у гитлеровцев там крупный склад горючего. И тотчас командир группы принял решение уничтожить этот склад. Штурмовики отлично выполнили задачу.

В другой раз, возвращаясь с задания, летчик увидел в небе транспортный самолет. Анатолий приблизился к нему и дал длинную очередь из пушек. Фашистский "юнкерс" развалился в воздухе. Таким образом, Васильев как бы между делом прибавил к своему боевому счету, так сказать, попутно сбитый вражеский самолет.

Интересным было выступление начальника штаба дивизии подполковника Епанчина. Он говорил об истребителях прикрытия. Некоторые из них без нужды вступали в бой с

намеренно отвлекавшим их воздушным противником, в то время как другая группа "мессеров" или "фокке-вульфов" беспрепятственно нападала на наши штурмовики.

Истребители прикрытия, безусловно, хорошо помогали нам в боевой работе. Если мы видели, что они патрулируют в районе боевых действий, то смело шли к цели. А когда истребители прикрывали нас в течение всего боевого полета, то мы испытывали большое облегчение, ощущая их огневую и моральную поддержку.

Нас, например, часто прикрывали истребители полка, которым командовал майор Н. И. Алабин. Сам Николай Иванович - общий любимец штурмовиков. В полете он зорко смотрел за противником, напористо отражал его атаки, не давая спуску ни "мессерам", ни "фокке-вульфам". Это был мастер воздушного боя. И подчиненные майора Алабина никогда не отставали от штурмовиков. Вместе с нами они смело атаковали наземные цели и помогали подавлять огонь зенитной артиллерии. С такими асами штурмовики всегда чувствовали себя уверенно.

Вот об этом товариществе, о взаимной выручке и тактическом мастерстве в совместных действиях говорил подполковник Епанчин.

Начальник штаба критиковал за нерасторопность некоторых командиров звеньев и эскадрилий, тех, кто слабо внедрял передовой опыт. Рекомендовался предложенный летчиками нашего полка метод: выделять из состава ударной группы один-два штурмовика для полета на некотором удалении от общего строя.

Естественно, противник скорее замечал ударную группу и набрасывался на нее. Вот тогда и приходили на выручку товарищам те штурмовики. Искусно маскируясь под фон местности, они внезапно атаковали истребители. При полете по маршруту растянутый пеленг - наиболее целесообразный в тактическом отношении боевой порядок штурмовиков. Пользуясь им, только наша эскадрилья за короткий срок уничтожила в воздухе три вражеских истребителя. Этот опыт был обобщен, о нем сообщили в другие полки дивизии, но там почему-то долго не мог найти распространения.

Медленно внедрялось и другое наше новшество: маневр внутри группы. Раньше от летчиков строго требовали при любых обстоятельствах держать свое место в боевом порядке. Мы же у себя в эскадрилье дали возможность каждому пилоту маневрировать в определенных пределах: лететь выше или ниже ведущего, изменять дистанцию между самолетами. Все это улучшало осмотрительность, затрудняло атаки фашистским

истребителям, мешало их зенитчикам вести точный огонь по штурмовикам...

Вопросы, разбиравшиеся на конференции по обобщению передового опыта, были настолько важны для ее участников, так близки их помыслам и стремлениям, что в ходе обсуждения временами было очень шумно. В гуле всеобщего одобрения или в негодующих возгласах порой нельзя было расслышать, о чем дальше говорит выступающий. И тогда долго звенел председательский колокольчик, прежде чем зал успокаивался.

Сыр-бор разгорелся во время обсуждения способа штурмовки с малых высот. В начале войны при действиях штурмовиков по колоннам войск противника вне тактической и огневой связи со своими войсками атака с малых высот обеспечивала внезапность удара и оправдала себя.

При относительной стабилизации линии фронта, все более частых ударах по объектам на поле боя, когда приходилось действовать в зоне сильного зенитного огня и плотного прикрытия истребителями, в тесной связи со своими сухопутными войсками и по близко расположенным к ним малоразмерным объектам, атака с бреющего полета в какой-то мере теряла свою эффективность.

Удар с малых высот не позволял летчикам полностью использовать боевые возможности штурмовика. Бомбы при этом приходилось сбрасывать с замедленным взрывом, чтобы но поразить осколками свой самолет. Существенно снижалась точность бомбометания и от рикошетирования бомб. Стрельба из пушек и пулеметов тоже была затруднена, и это эффективное оружие зачастую не использовалось. При атаке с бреющего полета почти невозможно поражать цели в окопах, траншеях, обвалованиях и за складками местности.

Резко ухудшались в бреющем полете условия ведения ориентировки и войска цели. Штурмовики вынуждены были летать вдоль какого-то линейного ориентира или привязываться к хорошо заметным площадным, чтобы точно выйти в район расположения цели.

Для выхода на объект с бреющего полета кое-где даже стали применяться лидеры - истребители или пикирующие бомбардировщики, летавшие на больших высотах. Они выводили штурмовики на цель, но при этом терялась внезапность, лежавшая в основе атаки с бреющего полета. В свою очередь, и истребители прикрытия, выделенные для сопровождения штурмовиков, вынуждены были ходить с превышением и тем самым тоже демаскировали ударную группу. В какой-то мере тактика штурмовой авиации нуждалась в пересмотре.

Лучшие результаты достигались штурмовиками при атаке целей с пикирования под углом 25-35 градусов. Выход на цель при этом осуществлялся на высоте 8001200 метров для бомбометания и 400-600 метров - для стрельбы. Это облегчало ведение ориентировки, наблюдение за обстановкой и отыскание цели. Бомбовые удары, стрельба из пушек, пулеметов и эрэсами обеспечивались с наивыгоднейших дистанций. Огонь штурмовиков стал более точным, эффективным. Появилась возможность применения бомб со взрывателями мгновенного действия.

Если требовалось длительное воздействие на цель, штурмовики становились в круг и последовательно атаковали вражеский объект.

Нашлись, конечно, и скептики, которые подвергли сомнению преимущества атак с пикирования. Лейтенант Н. Киселев, например, заявил, что он всегда предпочитает полет к цели и обратно на малой высоте, особенно если в воздухе много истребителей. Его поддержал старший лейтенант А. Вентоменко. Правда, он отметил, что нельзя применять пикирование при низкой облачности.

Всех "помирил" капитан Сергеев. Он правильно сказал, что тактика не отвергает, а предполагает творчество летчика. А творчество должно соответствовать сложившейся обстановке. Использовать и совершенствовать бреющий полет безусловно, надо каждому, однако сводить всю тактику штурмовой авиации только к атакам с бреющего полета не следует.

Капитан Сергеев привел пример успешного бомбометания по стоянке вражеских самолетов с высоты 200 - 300 метров бомбами со взрывателями мгновенного действия. Нижняя кромка облачности не позволила тогда нанести удар другим способом. Чтобы самолеты группы не получили повреждений от своих бомб, после их сбрасывания был выполнен маневр с набором высоты. Пришлось при этом даже залететь в облака. Такая атака, конечно, требует хорошей слетанности и четкого выполнения всех ее элементов.

Капитана Сергеева хорошо знали летчики дивизии, беззаветно верили ему и внимательно слушали. Василий Павлович никогда слов на ветер не бросал.

Как всегда, аргументированным было выступление нашего начальника штаба майора Полякова, который небезуспешно попытался проанализировать боевые действия 198-го полка. Сергей Васильевич подсчитал, что 75 процентов всех наших боевых вылетов за год войны мы сделали на уничтожение живой силы и боевой техники противника непосредственно на поле боя.

На штурмовку подходящих резервов по шоссейным и железным дорогам, разрушение мостов приходилось 15 процентов, на удары по вражеским аэродромам - 5. Им были учтены даже полеты на транспортировку боеприпасов и других важных грузов в тыл противника. По его данным, они составили всего 0,6 процента от общего боевого налета.

После тщательного исследования капитан Поляков установил, что от огня зенитной артиллерии противника мы потеряли 63 процента самолетов, а от атак истребителей - 36 процентов. И далее Сергей Васильевич комментировал:

- К возможной встрече с истребителями противника наши экипажи более или менее готовятся, а залпы зениток для штурмовиков часто бывают внезапными. Почему? Потому что летчики не изучают средства ПВО противника на подходах к цели. Далеко не в каждом вылете назначается группа подавления зениток. Отсюда неоправданные потери от их огня...

Начальник штаба раскрывал причину за причиной неудач экипажей штурмовиков в борьбе с зенитками, пока, как говорится, по ниточке не размотал весь клубок так называемых скрытых причин.

Конечно, не сразу сказались итоги конференции на качестве наших боевых полетов. Но, несомненно, в сердцах и умах воздушных бойцов она оставила свой след. Заметно это было прежде всего потому, что тактикой штурмовых ударов, воздушных боев стали заниматься не только на разборах полетов, в часы занятий, но и в любое другое свободное время.

Так суровые будни нашей борьбы диктовали нам свои требования, наполняя новым содержанием боевую жизнь фронтовиков.

...И снова под крыло моего штурмовика несутся перелески, поляны, мелькают еще не освободившиеся от льда речушки, селения, разоренные фашистами. Такой нам открылась Смоленщина ранней весной 1943 года. По раскисшим дорогам и целине шли в наступление советские танки, неся на броне десанты автоматчиков. Взаимодействуя с наземными частями, наш полк наносил штурмовые удары по отходящему противнику.

Моральный дух войск был очень высок. Мы наступали, освобождая от врага родные города и села, вызволяя советских людей из рабства. Сознавая это, люди испытывали ни с чем не сравнимое чувство - чувство гордости воинов-освободителей, совершающих свой ратный подвиг. Наконец-то и на нашу улицу пришел праздник! И хотя предстояли тяжелые бои, а война была в самом разгаре, никто не сомневался в нашей окончательной победе. Советское информбюро передало, что третьего марта

наши войска освободили Ржев. Была взята и станция Осуга. Это на ее путях я бомбил эшелоны в первом боевом вылете.

Восьмого марта наши танкисты освободили город и железнодорожную станцию Сычевка. Только убитыми фашисты потеряли здесь до 8 тысяч солдат и офицеров. Советские войска захватили на платформах 8 самолетов. Нашими трофеями стали также 22 паровоза, 310 вагонов и 215 железнодорожных цистерн с горючим.

Двенадцатого марта была освобождена Вязьма. В боях за город и станцию убито 8 тысяч гитлеровцев. Несколькими днями раньше в результате двукратного штурма наши войска овладели Гжатском. Наконец-то самый близкий к Москве гжатско-вяземский плацдарм врага был ликвидирован.

Нам очень хотелось взглянуть на результаты своих штурмовок на железнодорожных станциях Осуга и Сычевка. К командиру была направлена делегация. Пошли Васильев, Селиванов и я. Командир вместе с замполитом майором Зайцевым и начальником штаба майором Поляковым изучали обстановку. Вид у всех был настолько озабоченный, что никто из нас не решился обратиться к командиру с просьбой.

- По какому вопросу, товарищи? - первым нарушил молчание Карякин.

- Разрешите посмотреть на свою работу на станциях Осуга и Сычевка, высказал общую просьбу никогда не терявшийся Анатолий Васильев.

- И на Ржев не мешало бы взглянуть, - добавил Евграф Селиванов, - сколько бились за этот город!

Майор Карякин задумчиво побарабанил пальцами по

самодельному столу. Видно, и ему хотелось взглянуть на эту "работу".

Но командир сказал совсем не то, чего мы от него ждали. Он повернулся к начальнику штаба и твердо произнес:

- Соберите, пожалуйста, весь летный состав!

Вместе с офицерами штаба и начальниками служб мы собрались в столовой, где уже висела карта с нанесенной обстановкой. Все внимательно разглядывали синие и красные стрелы, обозначавшие направление ударов, разграничительные линии и с нетерпением ждали, что скажет командир.

Майор Карякин предоставил слово начальнику штаба:

- Доложите обстановку на нашем участке фронта!

Взяв указку, майор Поляков показывал передний край, называл части, которые мы поддерживаем, соседей справа и слева, изложил действия войск.

Утром после сильной артиллерийской подготовки противник

из района севернее Жиздры контратаковал наши позиции. Немцы ввели в бой крупные силы пехоты, танков и авиации. Завязались ожесточенные встречные бои. В первые же часы нашими артиллеристами-иптаповцами был разгромлен авангард 9-й немецкой танковой дивизии. Но, несмотря на большие потери, фашисты вводят в бой новые силы.

Нашему авиационному полку поставлена задача ударами с воздуха поддержать действия своих войск.

Командир полка посмотрел на часы и сказал:

- Первый вылет - в двенадцать часов. Указания по выполнению задания получат ведущие групп.

О конкретных задачах он умолчал, потому что сам еще, по-видимому, не представлял, на каком участке должен действовать полк и какую задачу поставит перед нами общевойсковой начальник.

За последнее время значительно улучшилось наше взаимодействие с наземными войсками. Общевойсковые командиры на деле убедились, как много значит для них наша поддержка с воздуха.

Чтобы выполнять боевые задания в непосредственной близости от своих войск, нам приходилось тщательно готовиться к каждому вылету. При полете над полем боя надо было буквально с одного взгляда уяснить, что творится на земле, где проходит передний край, каким целям отдать "предпочтение", как сманеврировать, чтобы в горячке боя не ударить по своим. Правда, наши пехотинцы быстро научились обозначать себя белыми полотнищами, давать целеуказания серией ракет.

Нашей группе было приказано нанести удар по танкам противника. Мы догадывались, что получим именно такое задание, так как с утра в бомбоотсеки наших самолетов были загружены противотанковые бомбы - примерно по 200-250 штук на каждый штурмовик. Долго нам ждать не пришлешь.

- Васильев - взлет!

- Ефимов - взлет!

- Правдивцев - взлет! - выкрикивал на командном пункте начальник штаба, не отрывая телефонной трубки от уха.

Майор Поляков успевал держать связь с дивизией, наблюдать за взлетом заранее составленных им групп и докладывать об этом наверх. Уже в полете мы входили в радиосвязь с нашими авиационными представителями, находившимися на НП общевойскового командира. У них мы и уточняли задачу.

- "Букет", "Букет", - вызвал своего наведенца летевший первым Анатолий Васильев. - Я - "Фиалка". Дайте цель!

Более неподходящих позывных для нас трудно было

придумать. Но, видно, у начальника связи дивизии и его помощников уже не хватало фантазии каждый день придумывать для нас новые позывные.

Несмотря на всю серьезность обстановки, я не мог удержаться от улыбки, представляя, как названный нежным цветком Толя Васильев введет сейчас группу штурмовиков в пикирование и ахнет ПТАБами по фашистским танкам. Будут им фиалки!

- "Фиалка-два!"-вызвал уже меня наш наведенец. - Ваша цель - на опушке леса! Смотрите за первой группой.

И третья "Фиалка" получила ту же задачу. Не трудно было догадаться, что нам приказано штурмовать скопление фашистских танков. Догадку эту подтвердил плотный зенитный огонь гитлеровцев на подступах к цели. Вначале они били по группе Васильева, но скоро заметили и нас. Инстинктивно вжался в кабину, но продолжаю внимательно следить за обстановкой. На опушке леса заметил замаскированные танки противника. Вот куда запрятались!

- Сейчас получите, гады! - произношу я вслух и выполняю противозенитный маневр.

- Что говоришь, командир? - беспокоится мой ведомый Бабкин, опасаясь пропустить нужную команду. Видно, раньше времени я нажал кнопку радиостанции.

- Атакуем! - кричу вместо ответа и ввожу самолет в пикирование.

Послушный штурмовик энергично опускает нос. Доворачиваю его в нужном направлении и накладываю перекрестье прицела на цель. Где-то позади и выше рвутся зенитные снаряды. Стрелок следит за разрывами и самолетами ведомых.

- Хорошо идем!

Пока опасности нет. Все внимание - земле.

С каждой секундой нарастает скорость сближения с целью. Едва заметные "жуки" превращаются в хорошо различимые железные коробки. Рядом с ними и чуть в стороне развернулись серые пушистые коврики. Это разрывы бомб. ПТАБы Васильева легли не совсем точно. Нужно внести поправку. Быстро определяю ее и выношу прицел. Хочется ударить так, чтобы накрыть скопление вражеских машин.

Видно, что гитлеровские танки изготовились для атаки, но мы упредили их. Васильев заставил немцев остановиться, расстроил их ряды. Теперь наш черед. Сбрасываем бомбы...

Вывожу самолет из пикирования. Чувствую, как он дрожит, словно в лихорадке. Это мой воздушный стрелок пулеметной строчкой гасит огонь гитлеровских зенитчиков.

- Накрыли хорошо! - докладывает он. - Сзади все в порядке!

Выполняю разворот, готовлюсь ко второму заходу. Впереди, выше - группа Васильева. Он уже подходит к объекту для повторной атаки. Оборачиваюсь, смотрю, что делается в районе цели. Кажется, действительно накрыли ее. Среди серых разрывов-ковриков кое-где появились темно-красные языки пламени и столбы белесого дыма. Горят фашистские танки!

На цель заходит "Фиалка-три". Эта группа тоже несет ПТАБы. Смотрю за ведомыми - все на месте. Готовимся к повторной атаке. Завожу группу на цель. Пускаем в ход эрэсы, а затем пушки. Бьем по тому же лесочку, но разобрать что-либо на земле уже невозможно. Сплошной дым и пыль от разрывов и пожаров. Нам этого мало. На борту еще изрядный запас снарядов. Вслед за Васильевым выполняю третий заход.

Остервенело бьют зенитки. Командую двум своим ведомым: "Атаковать!" Сам с напарником опять начинаю долбить цель. Пушки и пулеметы не очень-то эффективны против танков. По там ведь и живая сила. Заканчиваем атаку. Последние очереди стрелка по цели. И как раз вовремя слышим команду с земли:

- Уходите, горбатые!

Мы уходим. А навстречу нам - новые группы штурмовиков. Приземляемся на опустевшем аэродроме. Возбужденно обмениваемся впечатлениями.

- Подходяще долбанули! - затягиваясь дымком от самокрутки, говорит мой неизменный ведомый Михаил Бабкин.

...Самолеты подготовлены к повторному вылету. На этот раз они загружены осколочными бомбами малого калибра. Значит, нас пошлют штурмовать либо артиллерийские и минометные батареи, либо живую силу противника на поле боя.

Неожиданно на нашей стоянке появился помощник начальника политотдела дивизии по комсомолу капитан Василий Копейкин.

- Возьмите за воздушного стрелка, - обращается он ко всем, но поглядывает больше на Бабкина. Копейкин близок с Михаилом по комсомольским делам.

- Как, командир? - кивнул тот в мою сторону.

Копейкина мы все хорошо знали. Он много раз бывал в нашей эскадрилье, изредка летал с нами на боевые задания. В дивизии это был признанный комсомольский вожак. Василий учил молодых секретарей тому, что хорошо умел делать сам.

Уже в те годы он был депутатом Верховного Совета РСФСР. Ему, конечно, важно было показать комсомольцам личный пример и в боевой работе. Будучи неплохим спортсменом, Копейкин хорошо переносил перегрузки, считался метким стрелком и смело вел себя в полете. Такой не будет обузой в бою.

- Ну что, возьмем комсомольского вожака? Без него там не обойтись, обратился я к товарищам.

Бабкин откликнулся первым. Его поддержали другие летчики. А Василий, оценив шутку, все же сказал:

- Спасибо, друзья, за доверие!

Мой воздушный стрелок сержант Добров помог капитану Копейкину подогнать парашют и занять место в самолете Бабкина. Хотя летел Василий Ефремович уже не первый раз, его тщательно проинструктировали, напомнили, когда, как и о чем надо докладывать командиру, в каком случае следует открывать огонь по воздушным или наземным целям, проверили, хорошо ли знает офицер порядок отделения от самолета в случае необходимости покинуть его. В боевом полете может случиться всякое...

Правда, лейтенанту Бабкину не пришлось что-то подсказывать новому воздушному стрелку. Он зорко осматривался, вовремя докладывал об обстановке. Сверху нас прикрывали наши истребители. Еще одна группа "маленьких", расчищая небо, шла впереди. И мы с Добровым оказывали ведомому повышенное внимание. Лейтенант Бабкин, как обычно, шел у моего крыла.

Над Жиздрой, Людиново, Буканью - над всем районом сражения стояло огромное облако дыма. Плохая видимость не позволяла хорошо рассмотреть передний край. Лишь подойдя вплотную к линии фронта, мы увидели десятки подбитых фашистских танков. Они горели, поднимая над собой какой-то особый белесый дым. Его не спутаешь ни с каким другим.

Только что миновали передний край, откуда-то с фланга ударили фашистские зенитки, но их залп не застал нас врасплох. После дивизионной конференции по обмену боевым опытом мы с капитаном Малинкиным, как и многие летчики полка, стали более обстоятельно готовиться к борьбе с вражескими зенитчиками. Обязательно выделяли экипажи для подавления их огня, старались по возможности обходить средства ПВО противника.

В гитлеровских зенитчиках мы видели самых коварных врагов, и за их огонь платили огнем. Как заметим теперь зенитки, мгновенно перестраиваемся из пеленга в колонну, замыкаем круг и упорно долбим вражескую батарею, пока не замолчит. Так было и в этот раз. Мы с ходу перестроились и атаковали гитлеровские расчеты, накрыв их пулеметно-пушечным огнем.

Бомбы, эрэсы, оставшийся запас снарядов и патронов мы приберегли для гитлеровских автомашин. Они двигались вслед за танками. С воздуха теперь хорошо просматривалась вся эта

мотоколонна, растянувшаяся на несколько километров. Враг открыл было по нашим самолетам огонь из крупнокалиберных пулеметов, но поздно: дело решали секунды, на которые мы опередили фашистов. Наш внезапный удар оказался весьма эффективным. Застигнутый врасплох, противник понес большие потери в живой силе и технике.

После выполнения задания, когда мы зарулили на стоянку, капитан Копейкин поблагодарил нас, а мы поблагодарили его. Так требовал воинский этикет: вместе летали, поровну делили опасность.

- Приходите, еще слетаем! - приглашал Михаил комсомольского вожака.

- Обязательно приду! - ответил тот.

Капитан Копейкин хорошо знал своего коллегу по комсомольской работе и понимал, что никогда не унывающий весельчак лейтенант Бабкин много делает для поднятия настроения и боевого духа авиаторов. Василий Ефремович ценил такой оптимизм. Эти заряды бодрости, как он выражался, - заряды из комсомольской обоймы.

...На следующий день фашисты возобновили атаки севернее Жиздры и опять не добились успеха. Наши наземные части прочно удерживали свои позиции, перемалывая живую силу и технику противника. Выполнять эту задачу пехотинцам по-прежнему помогал наш авиационный полк, с той лишь разницей, что мы значительно расширили район нанесения штурмовых ударов. Теперь штурмовики появлялись над Спас-Деменском, станцией Приднепровская, районными городами Дорогобуж, Ярце-во, Козельск. Наши штурмовые удары сковывали противника на железных и шоссейных дорогах, не позволяли ему подвозить к фронту свежие силы.

По далеко не полным данным, в районе своего наступления фашисты за два дня боев потеряли только убитыми до двух тысяч солдат и офицеров. Проходя над полем боя на малой высоте, мы видели разбитую технику противника и сотни гитлеровцев, уничтоженных нашим огнем.

Бои на этом направлении продолжались вплоть до 23 марта. Противник лишь тогда прекратил атаки, когда число убитых гитлеровцев возросло до семи тысяч. На поле боя перед нашим передним краем осталось 140 сгоревших и подбитых фашистских танков. Было захвачено 50 орудий. Наши летчики и зенитчики сбили 11 вражеских самолетов.

Не обошлось и у нас без потерь. Седьмого марта без вести пропали младшие лейтенанты Жаров и Правдивцев. Улетели штурмовики на боевое задание и не вернулись. Может быть, их

подкараулили гитлеровские зенитки, а может, оказались жертвой вражеских истребителей? О судьбе пропавших без вести летчиков можно только строить предположения: убиты или сели на вынужденную? Если остались живы, то удалось ли скрыться от фашистов?

Но в это грозное время бывали порой и приятные сюрпризы. Считал я, что нет уже в живых моей матери и сестренки. С января не отвечали. А в марте от них пришло первое письмо. Натерпелись, наголодались, но все-таки выжили. В деревне под Миллерово приютили их добрые люди.

Случалось у нас в полку и такое, когда родным посылали похоронки на летчика или воздушного стрелка, а они потом возвращались на свой аэродром. Вот и сейчас мы в душе надеялись, что отыщутся наши Жаров и Правдивцев.

А тут как-то неожиданно пришла новая беда: из налета на Козельск не вернулся еще один самолет. Штурмовики не успели произвести посадку, а техники и механики уже точно определили, кого нет.

- Опять Славушка Петров не вернулся, - упавшим голосом проговорил старший техник эскадрильи капитан Репин.

И никто из летавших в группе не видел, что случилось с самолетом лейтенанта Петрова. Куда он мог деться? В том полете Славушка летел справа крайним ведомым. Стараясь сохранить свое место в строю, занятые войском целей, летчики не могли все время видеть того, кто летел замыкающим.

А над объектом началась такая огненная свистопляска!.. Противник встретил наши штурмовики бешеным зенитным шквалом. В яростном поединке с фашистами наши летчики били по гитлеровским батареям эрэсами, из пулеметов и скорострельных авиационных пушек. Стараясь не задеть верхушки деревьев, над целью мы выводили самолеты из пикирования, взмывали вверх, набирали высоту, чтобы снова устремиться в очередную атаку,

Шедшего замыкающим в группе лейтенанта Петрова не могли видеть летчики, но обязательно должны были держать в поле зрения наши воздушные стрелки. Однако и они не ответили на вопрос командира, куда делся Петров.

- Уж очень сильно били зенитки! Над целью стоял настоящий ураган огня, пытался оправдаться за всех воздушный стрелок сержант Самородов, - все небо застлало дымом!

И какова же была наша радость, когда уже к вечеру мы узнали, что жив наш Славушка. А примерно через час пришла от него печальная телеграмма. Петров сообщил, что в воздушном бою погиб его стрелок Александр Шалыгин. Вражеская пуля

попала сержанту в голову. Второй очередью "мессер" повредил у штурмовика двигатель и самолетную рацию. Лейтенант Петров уже не мог передать товарищам, что с ним случилось. Из разбитого мотора выбило масло, заклинились поршни. Летчик пошел на вынужденную.

Лейтенанту Петрову удалось все-таки спланировать на искалеченном штурмовике и перетянуть на свою территорию. Правда, сам он в воздухе не пострадал, повезло ему и при посадке вне аэродрома. Славушка отделался синяками и шишками.

Летчик быстро выскочил из машины, подбежал к кабине воздушного стрелка, кое-как открыл ее, вытащил из самолета своего боевого товарища.

- Сашка, Сашок! Откликнись скорей!

Но сержант Шалыгин не подавал признаков жизни. Петров снял шлемофон и долго стоял над погибшим своим напарником, разделявшим с ним в каждом полете и смертельную опасность, и радость победы.

На помощь Славушке прибежали наши автоматчики. Вместе они похоронили воздушного стрелка возле дороги, у свежего холмика под звездой воины прикрепили табличку с надписью: "Сержант Александр Шалыгин родился в 1924 году, погиб в 1943 году в воздушном бою за Советскую Родину".

А по большаку на запад продолжали идти в наступление наши войска...

Жизнь в полку шла своим чередом. На фронте она исчислялась не неделями и месяцами с их воскресными и праздничными днями, а часами и минутами от вылета к вылету, сутками боевых действий, периодами ведения операций. Между ними были редкие передышки. Затишья в боевых действиях, красиво именуемые штабниками оперативными паузами, были обычно непродолжительны. Но и в эти считанные часы и дни для нас находилась работа, нужная, просто необходимая.

Нельзя сказать, что наша фронтовая жизнь была однообразной. Нет. Каждый день войны не был похож на предыдущий. И все-таки были дела, которые повторялись чуть ли не изо дня в день. Утром и вечером наши политработники обязательно принимали по радио сводки Советского информбюро. Их размножали, переписывали от руки и читали в эскадрильях. Таким образом, летчики, воздушные стрелки и инженерно-технический состав всегда были в курсе событий на советско-германском фронте.

Замполит полка майор Зайцев аккуратно контролировал, как ведется в эскадрильях партийно-политическая работа. Политработник приходил обычно в звено и спрашивал:

- Кто агитатор?

Он, конечно, знал агитатора, знал все его деловые качества, но политработнику нужно было привлечь к нему внимание товарищей, показать, какое важное значение придается политической работе, подчеркнуть свое уважение к рядовому бойцу партии. Когда подходил к нему агитатор, майор интересовался, читал ли он товарищам очередную сводку. И тут как-то само собой возникала непринужденная товарищеская беседа. Говорили о фронтовых буднях, о новостях в нашей стране и за рубежом. Собирались обычно у политической карты мира, которая, кстати сказать, имелась в каждом подразделении. Эти карты кочевали вместе с нами по всем фронтовым аэродромам. Перевозили их вместе с оперативными документами и в подходящий момент вывешивали где-нибудь на видном месте: на стоянках, на командном пункте, а то и на старте.

Майор Зайцев строго спрашивал с командиров эскадрилий, если замечал, что в подразделениях не проводились беседы, а в летные дни не выходили боевые листки.

- В полку и эскадрилье, - говорил политработник, - личный состав всегда должен знать задачи дня, знать своих героев!

Мы, командиры, с уважением относились к такой инициативе ж всегда в своих беседах с личным составом, в боевых листках обстоятельно рассказывали, какую задачу выполняет подразделение, кто из экипажей отличился на боевом задании. Отмечалась также работа передовых техников, механиков, оружейников, мотористов и воинов авиационного тыла.

- Доброе слово поднимает человека на большие дела! - часто напоминал Зайцев командирам.

Однако он не терпел хвастовства и фальши. За красивыми словами, благозвучными рапортами и донесениями порой скрывались ошибки и недостатки в работе личного состава. Поэтому на служебных совещаниях в полку речь у нас часто шла не только о взлетах и посадках, ресурсе самолетов, двигателей, их ремонте, тактических приемах воздушного боя, но и о вещах, казалось бы, на первый взгляд далеких от полетов.

Случалось, например, что ведущие групп иногда преувеличивали свои успехи в боевом полете. Так, один из комэсков просил записать на его счет уничтоженный вражеский эшелон с оружием и боевой техникой.

- Представьте контрольный снимок! - потребовал начальник штаба.

Но снимка же было. У замыкающего группу штурмовика или что-то случилось с фотоаппаратом, или он просто забыл включить его над целью, а ведущий продолжал настаивать:

- Сам видел, как эшелон свалился под откос!

Пришлось выслать пару разведчиков на дополнительное фотографирование. Проявили фотопленку. На снимках отчетливо был виден стоявший на путях эшелон. Под откосом валялись лишь... три платформы. Гитлеровцы специально цепляли их впереди паровоза, чтобы в случае наезда на мину не пострадал локомотив.

Командир строго предупредил тогда фантазера. Но нет-нет да и появлялись в полку рецедивы этой опасной "болезни".

Обычно, когда на фронте наступало затишье, начальник политотдела дивизии присылал к нам в полк кого-либо из пропагандистов для чтения лекций о текущем моменте. Наши авиаторы всегда тепло встречали лекторов. Не хватало их на фронте, лекторы были у нас, как говорят, нарасхват, потому что люди тянулись к яркому и убедительному партийному слову. Что там говорить, нам часто приходилось обходиться своими силами. Тему лекции или доклада обычно подсказывала жизнь.

Так было и во время нашего наступления на смоленской земле. Бойцам и командирам нужно было как можно скорее рассказать о злодеяниях гитлеровских захватчиков, о зверствах, чинимых немецко-фашистскими оккупантами в городах и селах Смоленщины. Выступить перед личным составом на эту тему командир и политработник поручили начальнику штаба.

Майор Поляков говорил горячо. События и факты, о которых шла речь, он подобрал из тех мест, где сражался полк. Из беседы с жителями города Сычевка Смоленской области Марией Калининой, Натальей Удовенко и Евгенией Орловой Поляков узнал, что в деревне Юшино гитлеровцы устроили концентрационный лагерь для гражданского населения.

Сюда, за колючую проволоку, гитлеровцы бросили жителей города и окрестных деревень. Большинство узников - подростки и женщины с малыми детьми. Арестованных подвергали пыткам в специальных камерах. Гитлеровские бандиты жестоко издевались над людьми, и оттуда никто не возвращался. В этом лагере ужаса редкий день обходился без расстрелов. Пятнадцатого января было расстреляно около сорока человек. А через неделю фашистские садисты умертвили двадцать восемь женщин. За месяц до прихода наших войск каратели уничтожили больше двухсот советских людей. Среди убитых было много детей и подростков.

Жители села Тараканово Смоленской области составили акт о зверствах фашистских оккупантов. Гитлеровцы выгнали население из домов и отобрали у людей теплую одежду, хлеб, картофель - все, что попалось на глаза. Затем под конвоем семьдесят молодых жителей этого села (большинство были

девушки) угнали на пересыльный пункт и отправили на каторгу в Германию.

В деревне Подмошье Смоленской области не оказалось ни одной семьи, которая не пострадала бы от гитлеровских насильников и убийц. Осенью 1942 года фашисты за одну ночь уничтожили все население деревни Никитино Батуринского района, что на Смоленщине. Они согнали население деревни в большой сарай, закрыли его и подожгли. Раздирающие душу крики заживо сжигаемых людей леденили кровь тем немногим, кто успел скрыться. Фашисты же хладнокровно продолжали свое черное дело.

В глубокой тишине слушали мы своего начальника штаба. Наши сердца наполнялись священным гневом к гитлеровским оккупантам. И этот гнев обретал силу, готовую смести с земли фашистскую нечисть. Каждому летчику, воздушному стрелку, технику, механику хотелось отомстить врагу за кровь и слезы советских людей, своими ратными делами приблизить час нашей победы.

Хотелось скорее в боевой полет. Но летать было нельзя. Прошедшие дожди и интенсивное таяние снегов, сложные метеорологические условия затрудняли ведение боевых действий.

- Используем эту погодную паузу для учебы, - решил командир дивизии полковник Смоловик.

В полках не хватало летчиков и воздушных стрелков. Их решили готовить на месте из наземных специалистов, ранее учившихся в аэроклубах и авиационных школах.

В это же время по приказу Верховного Главнокомандующего в технические рода войск стали возвращать специалистов. В суматохе первых дней войны военные комиссариаты допустили в этом деле много путаницы. Летчики, моряки, танкисты, саперы часто зачислялись в команды не по своему военному профилю.

Так, однажды к нам в дивизию прибыл из пехоты бывший курсант летного училища Костя Давыденко. По-хозяйски расположившись на нарах поближе к "буржуйке", он спросил простуженным голосом:

- Это правда, что летать будем?

Его вопрос товарищи встретили улыбками. Мы сами еще не знали, что получится из решения комдива готовить у себя летчиков. Заметив это, Костя сразу как-то посуровел. Он столько испытал за полтора годы войны, что уж совсем было распрощался со своей мечтой о небе. В сталинградских боях в стрелковом полку Давыденко исполнял обязанности командира взвода пешей разведки, ходил в атаки, притаскивал "языков". Вместе с Костей воевала большая группа его однокашников по Чугуевскому

летному. Но после нашей победы под Сталинградом всех их тоже отправили доучиваться в различные авиационные училища страны.

Вскоре с переднего края пришел к нам в соединение и лейтенант В. Бабанин. Его военная биография была также трудной. В первые месяцы войны при выполнении боевого задания самолет Бабанина был подбит фашистской зенитной артиллерией, он совершил вынужденную посадку на территории, занятой врагом. Летчику удалось скрыться в лесу. Там он встретился с партизанами и три месяца воевал вместе с ними, а когда началось наше наступление, Бабанин перешел линию фронта и стал рядовым бойцом стрелкового полка. В ожесточенном бою был ранен, лечился в полевом госпитале. И уже после выздоровления отдел кадров фронта вновь направил его в авиацию.

Только в нашем 198-м штурмовом авиационном полку изъявили желание учиться на летчиков и воздушных стрелков семнадцать человек. Среди них - авиационный механик Толя Асанов. Наш сверстник, он с комсомольских лет мечтал об авиации, успешно закончил Пятигорский аэроклуб. Но в летное училище Толя поступить не смог: не прошел медицинскую комиссию.

Тогда Асанов подал заявление в Серпуховскую авиа-техничсскую школу. Хоть и не летчик, но все же около самолетов. После окончания ее комсомолец сержант Анатолий Петрович Асанов два года служил в нашем полку наземным специалистом.

Стремление летать, бить немецко-фашистских оккупантов, громить их с воздуха не давало покоя сержанту Асанову. Анатолий писал рапорт за рапортом: "Хочу сам бить врага", "Переведите на летную работу, хотя бы воздушным стрелком". И только на седьмом рапорте он получил наконец резолюцию полковника Смоловика: "Зачислить в дивизионный центр для учебы на летчика-штурмовика". Радости Анатолия не было предела.

Вместе с Асановым из звена старшего лейтенанта Васильева в наш учебный центр пришел и лучший моторист полка Александр Якуненко. Не особенно разговорчивый, скромный и трудолюбивый, он честно выполнял порученное ему дело. Очищал самолеты от грязи, которой хватало на полевых аэродромах, помогал механикам готовить штурмовики к боевым вылетам, не чурался никакой черновой работы. Все, кто служил с Якуненко, считали его настоящим тружеником аэродрома, умельцем на все руки. И вдруг рапорт: "Прошу послать учиться на летчика".

По этому поводу старший лейтенант Васильев имел с подчиненным обстоятельную беседу. Очень не хотелось командиру отпускать из звена хорошего моториста. Он, как мог, объяснил Якуненко, что управлять крылатой машиной в воздухе - дело не совсем простое. Надо хорошо знать такую науку, как аэродинамика, материальную часть самолета, иметь хотя бы первоначальные навыки пилотирования.

- А я и имею! - отозвался Саша.

- Откуда? На самолетной стоянке приобрел? - пошутил Васильев, намекая мотористу на его специальность.

- И на стоянке... Научился обслуживать новую машину, - серьезно ответил моторист. - А в городе Константиновка еще до войны окончил аэроклуб!

Тут уж настала пора удивляться Васильеву. Как же все-таки мало знали мы о своих подчиненных! Ведь Якуненко служил в полку с первых дней его организации. На машинах, которые он помогал готовить к полетам, летали дважды Герой Советского Союза майор М. Бондаренко, Герой Советского Союза В. Туровцев...

- Ну, раз аэроклуб закончил, - просиял Васильев, - то быть тебе у нас летчиком!

В соединении нашлись свои инструкторы, обладавшие отличной техникой пилотирования, глубокими теоретическими знаниями и методическим опытом, тактически грамотные воздушные бойцы.

Обучать начали молодежь с аэродинамики - основной науки летчика. Через несколько дней приступили к полетам на По-2, потом молодых пилотов стали вывозить на учебно-боевом штурмовике.

Инструкторы тренировали своих питомцев в комплексе. Боевые летчики знали, что повышать тактический уровень воздушного бойца возможно лишь с одновременным ростом его летного мастерства. Ведь давно известно - отлично бомбит, метко стреляет по воздушным и наземным целям тот, кто прекрасно владеет техникой пилотирования. Это - аксиома. Вот почему на первом этапе обучения больше внимания уделялось взлету и посадке, выполнению фигур сложного пилотажа.

- Давай еще разок слетаем! - предлагал инструктор, если видел, что у его учлета не получается вираж или не ладится дело с посадкой.

- Ну вот. Теперь ты лучше меня летаешь. Пора уже одному...

Надо сказать, что восстановление летных навыков проходило в общем-то быстро. Правда, иные инструкторы сознательно усложняли программу, попутно обучая будущих летчиков-

штурмовиков выполнению необходимых боевых маневров.

Особенно они были придирчивы к осмотрительности своих пилотов в воздухе, к ведению ими детальной ориентировки. Возьмет, бывало, инструктор управление самолетом, выполнит пару виражей, а потом спросит:

- Где наш аэродром? Покажи быстро!

Слушатели, конечно, иногда терялись. Нет, это не была прихоть обучающих: ориентировка, осмотрительность и наблюдательность необходимы летчику как воздух.

Интересным порой был разговор у инструктора со своим молодым коллегой после полета:

- На пути домой видел обоз? На проселке колонну машин видел?

- Н-нет!

- А эшелон?

- Тоже нет!

- Как же противника искать будешь?

Знал я двух инструкторов, которые почему-то считали особым шиком высмеять при случае курсанта, поставить в неудобное положение, а потом вдруг снисходительно сказать:

- Набирайся ума, пока учу. Жив останешься - еще вспомнишь!

Таких задавал у нас не любили, да и сами они долго не задерживались в инструкторах. Разумеется, никто не просил у них скидок. Напротив, строгих учителей больше уважали, но при том условии, если требовательность шла по большому счету, не была мелочной.

Мы учились бегло читать показания приборов. Молодые пилоты к тому времени уже не были новичками в авиации, знали, на что пошли, поэтому и тренировались в полную меру сил. На земле часами просиживали они в кабинах боевых машин, отрабатывали умение быстро определять дальность до цели. Скучное это занятие, но оно было необходимо, и наши слушатели отдавали ему все свое свободное время.

По вечерам мы со своими молодыми коллегами проводили долгие и интересные беседы. Они были больше похожи на вечера вопросов и ответов. Вопросы обсуждались разные: по психологии, по самолетовождению, но предпочтение отдавали все одной теме - тактике штурмовиков. Иногда молодежь допытывалась у бывалых фронтовиков: испытывают ли они чувство страха в боевом полете? Героизм и отвага - природные ли это качества? Можно ли выработать в себе эти черты характера?

- Если летчик идет в полет, как на подвиг, - значит, он к полету не готов, - высказал свою точку зрения Костя Давыденко.

Может быть, эта мысль была им где-то вычитана, но она всех

заинтересовала, а Костя постарался подкрепить свои суждения убедительными фронтовыми примерами.

- Нам сказали под Сталинградом: "Ни шагу назад!" И мы не отступили. Выполняли приказ, били врага и не думали, что совершаем подвиг. Для сознательного солдата подвиг - не шаг отчаяния, а стремление образцово выполнить задачу. Врага надо бить умеючи. С умением придет и подвиг!

Не счесть, сколько раз повторяли мы себе и молодым товарищам слова В. П. Чкалова: "Я должен быть всегда готов к. будущим боям и к тому, чтобы только самому сбивать неприятеля, а не быть сбитым. Для этого нужно натренировать и закалить в себе уверенность, что я буду победителем. Победителем будет тот, кто с уверенностью идет в бой..." Такую уверенность могло дать лишь безупречное мастерство.

В ту весну только в нашем полку на фронтовом аэродроме было выполнено более пяти тысяч тренировочных полетов с различными учебными задачами. Во фронтовых условиях в полку своими силами было подготовлено 42 летчика и столько же воздушных стрелков.

Многие из них внесли потом достойный вклад в боевой счет полка. Так, например, лейтенант Сергей Розенкин после переучивания на самолете Ил-2 участвовал во всех важнейших операциях и до конца войны совершил 98 боевых вылетов. Этот способный летчик хорошо зарекомендовал себя с первых дней, как только сел в боевую машину. Его не могли сбить ни вражеские зенитки, ни истре

бители. Сам Розенкин, хорошо зная тактику, отлично выполнял любую боевую задачу. Фронтовые друзья иногда говорили: "Ты везучий, Сергей". Дело, видимо, тут не в везении, а в умении.

По окончании военных действий против фашистской Германии коммунист капитан Розенкин успел принять участие и в разгроме Квантунской армии империалистической Японии.

Сейчас Сергей Трофимович Розенкин уволился в запас, живет и работает в Смоленске. Сразу после войны летчик женился на нашей однополчанке оружейнице Нине Ивановне Вооль. Они вырастили сына - Александра. Недавно Розенкин-младший окончил Черниговское высшее военное авиационное училище летчиков. Уже второе поколение Розенкиных продолжает нести нелегкую службу в наших Военно-Воздушных Силах.

В одном строю с нами смело воевал и лейтенант А. Асанов. Авиатор совершил 130 успешных боевых вылетов на штурмовике. Казалось бы, человек учился на фронте и по ускоренной программе, а вот ни в чем не отстал от других. Будучи хорошо

технически подготовленным специалистом, лейтенант Асанов регулярно проводил в эскадрилье занятия с летчиками по самолету и двигателю. А если в каком-то звене ночью меняли поврежденный в бою двигатель, возле того самолета надо было искать и Асанова. Удивительно было развито у него чувство коллективизма, войскового товарищества.

После победоносного окончания Великой Отечественной войны Анатолий Петрович Асанов уволился в запас с должности заместителя командира эскадрильи. Он живет сейчас в Краснодаре и по-прежнему поддерживает связь с однополчанами.

Отличился в воздушных боях и наш бывший моторист Александр Якуненко, который так настойчиво стремился в летчики. Летая попеременно с воздушными стрелками сержантами Докукиным и Чухновским, он совершил на штурмовике 104 боевых вылета.

Нет, не зря, будучи мотористом, Саша обслуживал боевые вылеты Героев Советского Союза. От них принял он славную эстафету: воевал дерзко, решительно, сочетая обоснованный риск с умением. Помнится, под Оршей на подступах к городу гитлеровцы поставили частокол зенитных орудий. Казалось, сквозь такую завесу, сотканную из огня и металла, никому не удастся пробиться к объекту. А Якуненко пробился. И не один - с ведомым. Он нанес неотразимый удар по артиллерийским складам и бензохранилищу гитлеровцев, наделав им такой тарарам, что фашисты несколько дней не могли потушить пожары.

За успешное выполнение заданий командования Указом Президиума Верховного Совета СССР от 23 февраля 1945 года лейтенанту Александру Ивановичу Якуненко было присвоено звание Героя Советского Союза. Он стал командиром той эскадрильи, где служил мотористом. Лейтенант Якуненко был участником Парада Победы.

В настоящее время Александр Иванович проживает в городе Жуковский Московской области, работает мастером на домостроительном комбинате. А в Военно-Воздушных Силах продолжает отцовские маршруты на современном самолете Якуненко-младший.

Разумеется, что в период вынужденного фронтового затишья учились не только молодые, как мы называли их, "доморощенные", летчики. Училась буквально вся дивизия. По больше остальных занимались наши ветераны. Отсутствие помещений, учебной литературы, наглядных пособий компенсировалось изобретательностью товарищей. С нашей группой, например, огневой подготовкой занимался командир

третьей эскадрильи капитан А. Семенов. Мы сделали на карте примерные схемы, рассчитали все элементы траектории полета снаряда, стали разбираться. И вот тут капитан Семенов, что называется, идя от практики, показал нам теоретические положения баллистики на примерах недавних полетов.

Лейтенант Среднев накануне дважды выполнял упражнение по стрельбе. В первый раз он получил отличную оценку, во втором случае его пулеметная очередь легла с большим недолетом.

- Не пойму, в чем дело? - волновался Костя. - И в том, и в другом полете все делал одинаково, а во второй раз дело пошло наперекосяк!

Капитан Семенов был достаточно опытным методистом. Он предложил всем присутствующим подумать, чем обусловлена такая разница в стрельбе. Один раз отлично, второй - плохо.

- Наверное, ветер не учел, - говорит кто-то.

- Правильно, - подтвердил Семенов. - За тот час, что прошел от первого вылета до второго, ветерок усилился и изменил направление.

- А как ты его определишь в бою? - с досадой спрашивал Костя.

- По дыму надо определять ветер! - подал голос лейтенант Петров.

- По дыму?.. Шутник!.. А если дыма этого нет?..

- Враг есть, а дыма нет!.. Что будешь делать, говори! - вскипал Среднев.

Дискуссия разгоралась. Скорость и направление ветра летчики предлагали определять по верхушкам деревьев, пыли на дорогах и другим признакам местности. Все это, конечно, приходило с опытом. А лучший опыт добывался в постоянном совершенствовании профессионального умения летчика.

В другой раз мы так же подробно разбирали на занятиях вопросы бомбометания. Штурман полка капитан Евграф Селиванов ставил перед летчиками различные тактические вводные. Вместе разбирали, как лучше штурмовать железнодорожный эшелон, танковую колонну, бомбить мост или переправу и почему на такие узкие вытянутые цели рекомендовалось заходить не точно по курсу, а под небольшим углом. И опять речь заходила о скорости и направлении ветра у земли, на промежуточных высотах, с учетом того, как в этом случае будет выглядеть эллипс рассеивания при бомбометании или стрельбе...

Победа в бою достигается скорее, если каждый летчик не просто слепо следует за ведущим, а и сам умеет быстро оценить

обстановку, произвести необходимые расчеты, эффективно использовать всю мощь оружия и боевой техники, чтобы нанести противнику максимальный урон. Командир дивизии полковник Смоловик, начальник штаба подполковник Епанчин часто проводили занятия в полках и требовали, чтобы каждый офицер умел безошибочно ориентироваться в воздухе, коротко и ясно мог доложить обстановку и принять грамотное решение перед боем.

Наши вышестоящие командиры никогда не прерывали выступление летчика, если даже тот ошибался, и его мнение не совпадало с их мнением. Обычно руководители занятий давали подчиненному высказаться, чтобы показать всем, в чем офицер прав, а в чем заблуждается. А уж потом, если требовалось, тактично поправляли его. Такое уважительное отношение командиров развивало у воздушных бойцов творческое мышление, находчивость и уверенность в своих действиях - очень нужные на войне качества.

Итак, оперативная пауза на нашем фронте подошла к концу. Закончилась и учеба в нашей "фронтовой академии". Летчикам, техникам, воздушным стрелкам были выставлены соответствующие оценки по теоретическим дисциплинам. Оценку же по главному предмету - практике боевых действий - воздушные бойцы получат в приближающейся битве на знаменитом Курском выступе.

Хотя из прифронтовой полосы население было эвакуировано, в деревнях и селах, которые пощадила война, все внешне оставалось как при их добрых хозяевах. В садах цвели яблони, груши, вишни, а в палисадниках за калитками буйно распускались сирень и черемуха.

В весенний аромат среднерусской природы постепенно стали вплетаться запахи полевых цветов и свежего сена. Пришло лето. Засинели во ржи васильки. У полевых аэродромом мотористы и механики, соревнуясь, кто больше, собирали по просьбе столовских работников полные пилотки сочного щавеля для зеленых щей.

Иногда в утренний час, когда на траве еще блестела изумрудными каплями роса и не слышно было канонады, даже не верилось, что на земле идет война, кровопролитная, беспощадная. И только зоркие фотообъективы, установленные на наших самолетах-разведчиках, все чаще обнаруживали за линией фронта на фоне мирного ландшафта замаскированные танки, орудия большой мощности, бронетранспортеры, колонны машин, тягачей, цистерны с горючим.

Все интенсивнее становилось движение на железных дорогах. К линии фронта с запада шли эшелоны с живой силой и боевой

техникой... Фашистам страшно хотелось расквитаться с нами за Сталинград, изменить ход войны в свою пользу. С этой целью они заблаговременно стянули на фронтовые аэродромы под Орел и Курск свою бомбардировочную и истребительную авиацию. С рассвета до темноты в голубом небе надсадно гудели самолеты-разведчики.

...Аэродром Шаталово под Смоленском считался у немцев базовым. Отсюда они предпринимали налеты на нашу столицу и другие города, с этого аэродрома у фашистов действовали не только бомбардировщики, но и истребители. Были все основания полагать, что и в предстоящем сражении шаталовскому аэродрому будет отведена ведущая роль. Это предположение подтверждалось всеми данными нашей разведки. На аэродромы Шаталово и Боровское в последние дни противник завез большое количество горючего и боеприпасов. По ним предстояло нанести внезапные бомбовые удары - такую задачу поставил перед нашей дивизией командующий 1-й воздушной армией.

Вся подготовка и организация боевых действий по аэродромам Шаталово и Боровское были возложены на командира дивизии полковника Смоловика. Ведущими групп в нашем полку он назначил Евграфа Селиванова, Федора Порсина, Анатолия Васильева, Николая Воздвиженского, Федора Захарова, Вячеслава Петрова и меня. Наряду с опытными летчиками участвовать в ответственном полете должна была и молодежь.

Чтобы меньше времени находиться в воздухе и использовать предрассветный час в целях внезапного подхода к объекту, наша группа - летчики, воздушные стрелки, специалисты инженерно-авиационной службы - пере-базировались на аэродром подскока в Новое Село. Отсюда ближе до Шаталово. Да и организовать взаимодействие с истребителями было легче.

Предполагалось, что дивизия нанесет одновременный удар по двум рядом расположенным аэродромам. Для подготовки такого вылета требовалось, конечно, время. Но его как раз и не хватало. В нашем распоряжении оставалась одна ночь, а вернее, полночи. В 3.00 наши штурмовики должны были быть над целью. Нужно торопиться, чтобы упредить фашистов.

...Накануне в просторном сарае собрались все экипажи, которым предстояло участвовать в штурмовке аэродромов. На стене перед нами висела карта с нанесенными маршрутами и необходимыми расчетами. В ожидании командира летчики молча рассматривали ее. Свет керосиновых ламп выхватывал из темноты знакомые лица. Последовала команда:

- Товарищи офицеры!

Вошли командир дивизии, начальник политотдела,

начальник штаба и группа офицеров из управления армии.

Отдается короткий рапорт. Нам не терпится, что скажет комдив о выполнении предстоящего задания. Ведь не зря собрали всю дивизию. Вдоль стены проходят еще несколько офицеров. Узнаем командира истребительного полка. Значит, прикрытие будет. Порядок!

- Товарищи! Нашей дивизии поставлена ответственная задача: разгромить фашистскую авиацию на аэродромах Шаталово и Боровское! - начал полковник Смоловик.

Он подробно изложил очередность взлета групп, сбор экипажей в воздухе, построение боевого порядка, взаимодействие с истребителями прикрытия, профиль полета, маршруты, направления атак и уход от цели.

Закончив постановку задачи, командир дивизии сказал:

- Если нет вопросов, можно идти на отдых. С рассветом - вылет!

Наш полк должен был наносить удар по самолетным стоянкам на аэродроме Шаталово. Командир принял решение действовать двумя группами, выполняя заходы с разных направлений с минутным интервалом. Первую группу возглавлял командир полка майор Карякин. За воздушного стрелка с ним шел замполит нашей эскадрильи капитан М. Пицхелаури. С капитаном Порсиным летел воздушный стрелок Булатов, с Захаровым - Астафьев, с Анисимовым - Илясов, с Вентоменко - Смирнов. Второе звено в группе вел капитан Березин. За стрелка с ним летел тоже очень смелый боевой офицер адъютант эскадрильи Алексей Павлин. Ведущими пар были назначены опытные обстрелянные летчики, имевшие не один десяток боевых вылетов.

Вторую группу возглавлял штурман полка капитан Е. Селиванов с воздушным стрелком Аникиным. Ведомыми летели Васильев с Прирезовым, Дроздов с Дружининым, Воздвиженский с Шепыгиным, Зиновский с Добровым. Замыкающими были я с воздушным стрелком младшим лейтенантом Смирновым и Миша Бабкин с сержантом Петровским. Нам было приказано на маршруте прикрывать группу от атак истребителей и сфотографировать результаты удара по аэродрому.

Сообразуясь с обстановкой, мы должны были выполнить несколько заходов и потом возвращаться на свой аэродром самостоятельно. Нас с Бабкиным прикрывала пара истребителей. Конечно, прикрытие для такого полета не очень сильное, но все же, когда над тобой висят свои истребители, на душе спокойнее. Предполагалось, что на обратном маршруте нас встретит еще четверка "яков".

Еще не светало, когда нас поднял дежурный. Быстро вскочили и стали собираться. Сна как и не бывало. Приняли легкий завтрак. Слышно, как на стоянках гудят моторы. Это наши техники и механики готовят штурмовики к вылету.

Казалось, наш инженерно-технический состав совсем не отдыхает. Техники, механики, мотористы, специалисты разных авиационных служб последними покидают аэродром, а утром снова встречают нас на стоянках у готовых к боевому вылету самолетов.

Вот и сегодня техники уже рапортуют летчикам - штурмовики готовы к заданию. Во всем чувствуется организованность, четкость. Авиаторы понимают: задание предстоит ответственное и очень трудное. Летчики уточняют сигналы взаимодействия, интересуются метеообстановкой на маршруте и над целью. А командир уже смотрит на часы. Пора. Отдаются последние указания, порядок выруливания на старт остается без изменения. Звучит привычная команда:

- По самолетам!

А на противоположном конце аэродрома готовятся к вылету истребители. Это наше непосредственное прикрытие.

Едва заалела кромка неба над гребенкой дальнего леса, как ожил и загудел наш аэродром. Раскатистым эхом отозвались ему близлежащие поля. Все потонуло в железном грохоте моторов. Вот пошла на взлет первая группа. За ней - вторая. В установленном порядке взлетели и истребители.

В воздухе быстро собрались экипажи. Разговор по радио запрещен. Ведущие групп штурмовиков и истребителей качнули друг другу крылом: все в порядке. Скоро вся наша группа взяла курс на запад, как бы неся на своих крыльях предрассветную зарю.

Для достижения внезапности наш маршрут проходил над малонаселенной местностью. Штурмовики шли, прижимаясь к земле. Только истребители периодически делали подскок, внимательно просматривая пространство. Следуя в хвосте колонны, я хорошо видел их. Ударная группа терялась на фоне земли. Не видно и прикрывающих нас с Бабкиным истребителей. Наверное, они летят где-то сзади и выше нас.

Накануне вылета накоротке мы обсудили с ведущим, молоденьким усатым лейтенантом, наш боевой порядок на маршруте. Условились о совместных действиях на случай нападения истребителей противника. Тут же Миша Бабкин пошутил над воздушным стрелком - серьезным и малоразговорчивым младшим лейтенантом Смирновым, чтобы тот в суматохе боя не ударил по своим истребителям.

Это он намекнул Смирнову на давнишний случай, когда в одном из своих первых боевых вылетов тот принял наш Як-1 за "мессершмитт" и не на шутку перепугал меня: в те секунды наш самолет планировал на посадку и представлял собой хорошую мишень для противника. Долго потом еще острые языки не давали покоя оконфузившемуся "стрелкачу".

О месте истребителей сопровождения в полете у штурмовиков не было единого мнения. Мы в полку всегда придерживались принципа, что командиру группы "маленьких" видней, где им находиться: выше, справа, слева, сзади... Меня, например, всегда удивляло, когда ведущий прикрываемой группы вдруг начинал командовать: "Маленькие, подойдите ближе!" Этим самым он лишал истребители маневра, их важнейшего, наряду с огнем, оружия в бою.

Непосредственное прикрытие штурмовиков или бомбардировщиков - нелегкая боевая задача. От истребителей требовалось хорошее знание тактики противника, всех его уловок, применявшихся им для того, чтобы обмануть бдительность группы прикрытия, увести ее подальше, сковать боем, а затем напасть на наши экипажи.

Первая группа штурмовиков с малой высоты сбросила бомбы на аэродромные стоянки. Через несколько секунд мощная взрывная волна подняла в воздух обломки вражеских самолетов. Наши истребители энергично отвалили в сторону с набором высоты. Не хватало еще им попасть под взрывную волну от бомб своих штурмовиков.

Не успели осесть фонтаны первых мощных взрывов, как вторая группа Ил-2 ударила по самолетным стоянкам эрэсами и из пушек, а затем обрушила на цель бомбы. Вдогонку уходящим штурмовикам потянулись огненные цепочки - наконец открыла огонь зенитная артиллерия гитлеровцев. Проснулись, вояки! Настал и наш с Бабкиным черед. Смотрю на идущую впереди группу. Заколыхался строй "ильюшиных". Ведомые выполнили противозенитный маневр. И опять наши истребители прикрытия стремительно взмыли вверх. Правильно, подальше от греха. Прижимаясь к земле, подхожу к аэродрому. Теперь надо перебороть себя, набрать высоту, сосредоточиться и пройти по прямой над целью.

Такая у нашей пары задача - сфотографировать аэродром, привезти фотоснимки, которые покажут результаты работы товарищей. Трудно заставить себя лететь в самую гущу огня, но приказ есть приказ. Беру штурвал на себя, бросаю взгляд на высотомер: стрелка медленно ползет вправо, высота - заданная. Впереди по курсу аэродром. Не могу определить его границы,

вижу только клубы дыма, пыли и языки огня. Включаю фотоаппарат и стараюсь выдержать прямую.

Слева и справа мечутся огненные трассы "эрликонов". По курсу вспыхивает множество багровых бутонов. Затем они седеют и висят в воздухе, словно ватные хлопья. Красивое зрелище, но подальше бы от этой красоты. Инстинктивно втягиваю голову в плечи. Хочется сделаться маленьким, незаметным. Вдруг слышу сильный удар: "Тррах!" Взрыв произошел где-то внизу, под самолетом. А через пару секунд снова подбросило машину: кажется, задело левую плоскость. Мгновенно проходит оцепенение. Мысль работает четко и ясно. Еще немного надо пройти по прямой, а потом можно будет бросить машину вниз, в сторону - выйти из этого огненного шквала. Но пока рано.

Что-то кричит воздушный стрелок - в этом хаосе разобрать невозможно. Наш штурмовик опять вздрагивает, в кабину врывается дым. Слышу пулеметную дробь. Догадываюсь - стрелок открыл огонь из крупнокалиберного пулемета.

Со скольжением на левое крыло перевожу самолет на снижение. Бросив мгновенный взгляд вправо, вижу, как мой ведомый повторяет маневр, его машина тоже в белых хлопьях.

Вывожу штурмовик у самой земли. В горячке не замечаю, что самолетом стало трудно управлять. Он как-то нехотя реагирует на отклонение рулей, заваливается влево. Смотрю на левую плоскость. Рваными краями топорщится законцовка крыла. В левом элероне зияет дыра, ленточки перкалевой обшивки трепещут в воздушном потоке. Стрелок докладывает, что и в фюзеляже большая пробоина. Полету она пока не мешает. Разве только съедает скорость. Но она у нас и так значительно упала. Повреждения определять пока некогда. Опять осторожно пробую управление. Самолет хотя и вяло, но слушается. Запрашиваю по радио ведомого:

- Бабкин, как дела?

- Порядок, командир. Только стрелок что-то молчит. Я выйду вперед, а вы посмотрите, что с ним.

Прибираю газ, пропускаю вперед ведомого. Во второй кабине вижу бледное лицо стрелка. Он что-то показывает руками. Живой! Значит, у Бабкина все в порядке. Хочется думать, что отделались только пробоинами. Через несколько минут - линия фронта, а там рукой подать до нашего аэродрома.

Теперь уже меня беспокоила судьба летчиков из наших ударных групп. Удалось ли им избежать встречи с истребителями противника? Пробились ли сквозь зенитки? Все ли возвратятся домой?

После того как первая группа отошла от вражеского

аэродрома, командир полка обратился к ведомым:

- Запросите у воздушных стрелков о результатах работы.

В этот раз воздушные стрелки тоже вели огонь по цели. Мастера меткого выстрела отчетливо видели, как взрывались наши бомбы на стоянках вражеских самолетов. Расходились мнения лишь в количестве уничтоженных машин. Назывались разные цифры. Это и понятно. При массированной бомбежке за считанные секунды трудно определить число сгоревших самолетов. Но зато все стрелки докладывали о том, что у аэродрома взорвано огромное бензохранилище...

- Будет хвастаться! - оборвал ведомых командир. - Веем наблюдать за воздухом!

...Через минуту после первой группы нанесла удар по цели и вторая, довершив ее разгром. Контрольные снимки показали, что основательно повреждены два ангара, взорвано бензохранилище, на стоянках много уничтоженных самолетов. Среди них десятка два пикирующих бомбардировщиков - "лаптежников" - так окрестили наши бойцы Ю-87 за неубирающиеся шасси.

И у нас несколько самолетов получили повреждения. Больше всего пробоин оказалось на моем. Он был надолго выведен из строя. Осматривая машину, механик Юра Коновалов только ахал - столько работы привалило ему, но тут же принимался утешать меня:

- Ничего, командир. Были бы только лонжероны, а остальное наварим. Еще крепче будет наш штурмовик!

Близко разорвавшимися зенитными снарядами незначительно повредило самолеты Васильева и Дроздова. Но они тоже благополучно долетели до своего аэродрома.

Томительное ожидание на стоянках сменилось радостным оживлением. По полтора часа находилась в воздухе каждая наша группа. В большом беспокойстве провели эти девяносто минут техники, механики, оружейники, прибористы. Они знали, что мы полетели на объект, хорошо защищенный зенитками и прикрытый истребителями противника. Никто из наших не ожидал такого успеха. Удачный боевой вылет еще раз показал, что выполнение задания во многом зависит от всесторонне продуманного плана, хорошей подготовки экипажей на земле, четких, внезапных для противника действий в воздухе.

Успешно выполнили боевую задачу и летчики братских полком, наносившие удар по аэродрому Боровское. Штурмовики под командованием старшего лейтенанта Николая Алферова нанесли удар с бреющего полета по бомбардировщикам, расположенным на общей стоянке. Фашисты готовились к вылету. У самолетов, стоявших крыло к крылу, сновали бензозаправщики,

автомашины с боеприпасами, было много обслуживающего персонала. Взрывы бомб в одно мгновение подняли все в воздух. Другая группа штурмовиков нанесла удар по вражеским истребителям, укрытым в канонирах на окраине аэродрома.

Вечером мы хотели повторить налет на Шаталово, но воздушная разведка донесла, что противник покинул аэродром. Никто не тушил горевшие ангары и бензохранилище. Нам было приказано нанести удар по запасной цели - станции Стодолище.

Летели опять на предельно малой высоте. С бреющего полета всей огневой и бомбовой мощью штурмовики обрушились на стоявшие эшелоны. Две "сотки" упали точно между составами и вызвали взрывы вагонов с боеприпасами. Разрушено было здание станции, разъездные пути, повреждены входные стрелки. У нас и в этом вылете обошлось без потерь. Только на самолете капитана Порсина крупным снарядом оторвало заднее колесо.

Мастерски посадив самолет, летчик, как ни в чем не бывало, зарулил на стоянку и только тут обнаружил потерю.

- Вообще, оно лишнее - это колесо!.. - подначивал Порсина мой ведомый Миша Бабкин, радуясь представившемуся случаю посмеяться.

Летчики братских полков в повторном вылете на аэродром Боровское уничтожили несколько самолетов-истребителей, произведших посадку и не успевших взлететь, вывели из строя летное поле и взорвали склад с боеприпасами.

Когда мы перебазировались на этот аэродром, личному составу полка пришлось собирать разбросанные мощным взрывом бомбы и снаряды. Особенно много было мелких осколочных бомб. Все это с величайшей осторожностью унесли с летного поля и там подорвали.

Северо-западнее Брянска находился еще один фашистский аэродром с коротким плаванием Сеща. Маленький кружочек на карте давно привлекал внимание наших летчиков. Именно с этого аэродрома взлетали всем надоевшие воздушные разведчики противника и корректировщики артиллерийского огня. На Сеще базировалась и бомбардировочная .авиация фашистов. Так что не удивительно, что этот аэродром беспокоил нас, как заноза.

Но ударить как следует по Сеще раньше не хватало сил. Да и далековато было. Успешный налет на Шаталово показал, что летчики нашего соединения вполне подготовлены для решения сложных задач. Вскоре был получен приказ - нанести удар по аэродрому Сеща.

В этом налете опять участвовала вся дивизия. От нашего полка две группы по шесть самолетов возглавлял майор Бондаренко. Когда объявили состав групп и ведущих, моя фамилия не была названа. Стало как-то не по себе. Еще не случалось у нас такого, чтобы летчики летели на задание, а командир оставался дома.

Нет, здесь что-то не то! Прошу майора Карякина разрешить самому вести свою группу.

- Ваших поведет Воздвиженский, - объяснил Василий Георгиевич. - А вы полетите в паре со мной. Задачу узнаете позже!

Все. Теперь бесполезно настаивать. Ну да ладно! Лететь в

паре с командиром - всегда интересно и поучительно.

Весь вечер мы были заняты подготовкой к заданию. Обсуждали маршрут, особенно тщательно разбирали действия при подходе к цели и в начале атаки. Внимательно изучили фотопланшет аэродрома Сеща. Наметили, кому какую цель атаковать, как маневрировать, куда уходить после атаки. В конце дня командир полка собрал всех, и летчики еще раз обсудили в деталях порядок выполнения боевой задачи.

Затем Карякин предоставил слово майору Бондаренко. Это был удивительно спокойный человек. Мы собирались громить аэродром Сеща - фашистское осиное гнездо. От одного сознания важности предстоящего полета по спине пробегали мурашки, а Михаил Захарович говорил с нами так спокойно и деловито, что можно было подумать, будто мы готовимся лететь туда с визитом вежливости.

Представитель братского 172-го истребительного авиационного полка напомнил порядок встречи с истребителями сопровождения, назвал фамилии ведущих, хорошо нам известных летчиков. Они уже много раз сопровождали наш полк, и мы успели с ними подружиться.

Закончена постановка задачи. Командир отпускает всех на отдых, кроме меня.

- Останьтесь, Ефимов, - слышу его голос.

Задача у нас оказалась простой. В паре с командиром нам предстояло провести разведку погоды на маршрутах полета для всех полков. Впрочем, дело это тоже важное: уметь разобраться в погоде, когда летит целое соединение.

Утро 23 июня 1943 года выдалось хмурым. Изредка сеял мелкий дождь. Рыхлые серые облака низко висели над летным полем. По всему было видно, что вылет не состоится. Летчики собрались под плоскостями командирской машины и ожидали вызова на КП. Кто-то из молодежи стал сетовать на погоду:

- Лететь бы надо, а ты сиди, как цыпленок, под крылом и кисни!

- Да что ты ноешь! Война, что ли, кончается? Еще успеешь получить свою звезду! - успокоил его невысокий крепыш Миша Захаров. Его поддержали Леша Панфилов, Коля Киселев, Миша Пучков, Костя Среднев. Это наши ветераны, обстрелянные бойцы, побывавшие в разных переделках, на которые так щедра была война.

Я с капитаном Малинкиным иду мимо летчиков на КП.

- Саня, заходи к нам! - слышу голос лейтенанта Бабкина.

Никак не приучу его на службе обращаться по воинскому званию или хотя бы "товарищ командир". До чего же

пронырливый этот лейтенант! Везде старается успеть, хочет знать - сорок вопросов сразу. Правда, ведомый он надежный. Не отстанет, не бросит. Настоящий щит, как говорят истребители.

В ожидании сигнала на вылет на КП собралось все наше командование. Разговор не клеился. Офицеры перебрасывались односложными фразами, просто чтобы не молчать.

Сигнал на вылет последовал так неожиданно, что сначала все с недоумением посмотрели на майора Полякова. Начальник штаба как-то почти шепотом произнес слово "вылет", продолжая слушать указания. Прижав одной рукой телефонную трубку, другой он показывал нам на дверь. Но никто но пошевелился. И только команда "По самолетам!" вывела нас из оцепенения.

Пока летчики занимали свои места, мы с командиром полка, не задерживаясь на старте, парой пошли на взлет. Высоту набирали на маршруте. С удалением на запад облака поднимались выше и заметно редели. Кое-где в окна пробивалось клонившееся к закату солнце.

Вот и линия фронта. Командир сообщает по радио погоду. А я уже мысленно представляю, как на аэродромах сейчас пойдут на взлет наши товарищи. Летим на запад, то и дело меняя курс. Здесь скоро будет наша дивизия.

Выше нас вдруг проскочила четверка "мессеров". Командир резко накренил самолет и со снижением пошел в сторону лесного массива. Но противник не заметил нас.

Зато мы увидели своих. Пересекая нам курс, в четкой колонне девяток под усиленным эскортом истребителей шли наши пикирующие бомбардировщики Пе-2. Теперь ясно, почему "мессерам" было не до нас. Берем обратный курс и на предельно малой высоте проходим линию фронта. И вот на встречных выше нас в знакомом нам боевом порядке проносится армада штурмовиков с синими коками винтов - наш полк. Чуть в стороне - желтоклювые самолеты 312-го полка. Замыкает колонну 62-й полк - машины с красными коками винтов.

- Счастливого полета, боевые друзья!

Говорят, хуже всего ждать и догонять. Наверное, это правда. Томительно тянутся минуты. Ждем не только мы с командиром и начальником штаба. Весь аэродром в ожидании. Пора бы и появиться самолетам. Командир молчит, видно, нервничает, все чаще посматривает на часы.

Вдруг над летным полем проносится на бреющем один наш штурмовик. Делает круг и приземляется. В конце пробега на самолете останавливается мотор. Бежим к экипажу. На плоскости стоит Коля Воздвиженский и кричит нам, понимая наше волнение:

- Сели все! Посадку произвели на аэродроме у истребителей. Лететь домой не хватило горючего. Только майор Бондаренко сбит. Перетянул линию фронта и сел в поле. Оба живы. Сам видел: стоят со стрелком и машут шлемофонами...

Мы облегченно вздохнули. Правда, потом нам стало известно, что сели, оказывается, не все.

...Дво шестерки штурмовиков под командованием майора Бондаренко и лейтенанта Воздвиженского подходили к аэродрому Сеща. Уже видны были очертания ангаров и самолетные стоянки, покрытые дымными фонтанчиками. В воздухе над аэродромом - сплошная завеса огня. Впереди вспыхивали черные кляксы разрывов, трассы "эрликонов". Группа за группой пикируют самолеты, сбрасывая бомбы на стоянки. А над штурмовиками на всех высотах крутятся истребители - идет воздушный бой. Оставляя за собой дымный след, падает самолет, потом - второй, сгорая на лету, как комета.

- В атаку, за Родину! - подает команду по радио Бондаренко, и группы в стремительном пикировании обрушиваются на врага.

От 172-го истребительного авиационного полка было выделено три звена. Они имели задачу - расчистить небо над Сещей. А еще три звена прикрывала штурмовиков на маршруте и в момент нанесения удара.

Сначала в этом полете события развивались словно по заранее написанному сценарию. Три звена наших истребителей действительно встретили над Сещей несколько пар "мессеров". Те, как челноки, сновали над аэродромом на разных высотах. А рядом уже шел воздушный бой советских истребителей, прикрывавших наши штурмовики, с большой группой самолетов противника.

Оценив обстановку, майор Т. Р. Цыганок с ведомыми четко выполнил свою задачу. Связав боем воздушный патруль противника, они увели его подальше от аэродрома. Правда, потом гитлеровцы спохватились, поняли, что попались на тактическую приманку, и бросились назад. Но и здесь натолкнулись на истребители из группы сопровождения Бондаренко.

Путь к цели штурмовикам был открыт. Со стороны заходящего солнца, с высоты тысяча двухсот метров, они пошли в атаку. Сбросив бомбы на стоянки, наши летчики с бреющего полета стали расстреливать уцелевшие фашистские самолеты на аэродроме.

Выход из боя производился на предельно малых высотах под атаками вражеских истребителей. Теперь вступили в работу наши воздушные стрелки, отбиваясь от наседавших "фокке-вульфов". Несколько раз они пытались расколоть строй "ильюшиных", но

безуспешно. Плотно, крыло в крыло, летели штурмовики... Только Славушки Петрова не оказалось на месте. Где-то опять отстал.

Истребители сопровождения отбивали одну атаку за другой, самоотверженно бросаясь наперерез врагу. И если, им приходилось совсем туго, то выскакивали вперед нашего строя. Противник в эту сферу заходить боялся: лезть под пушки штурмовиков у него не было желания. Один зазевавшийся "фоккер" уже испытал силу огня машины Бондаренко. С короткой дистанции он был сражен залповой очередью штурмовика. Второго стервятника вогнали в землю истребители.

И все-таки пулеметная трасса третьего "фокке-вульфа" угодила в поврежденный зенитками самолет майора Бондаренко. У штурмовика был наполовину отбит киль, ранен стрелок. Однако и "фокке-вульф" не ушел. Он тут же был сбит меткой очередью раненого воздушного стрелка - адъютанта второй эскадрильи капитана Анатолия Бессмертного.

Группа майора Бондаренко тоже произвела посадку на аэродроме истребителей. А сам он, немного не дотянув до дома, приземлился на фюзеляж. Когда подоспевшая санитарная машина увезла в госпиталь капитана Бессмертного, было уже темно. Михаил Захарович прикинул время. Оказалось, полет длился около двух часов. А над целью штурмовики были всего три минуты.

Не вернулся с задания и лейтенант Петров. Опять не повезло нашему Славушке. В тот день он летал на одноместном штурмовике. Над вражеским аэродромом в его самолет попал зенитный снаряд. Мотор сбился с оборотов. Упала скорость. По пути домой на подбитой машине Петрову следовало бы постараться удержаться в строю под защитой стрелков с других самолетов.

Но у Славушки был бойцовский характер. На шоссе он увидел штабной немецкий автобус. Решив обстрелять его, летчик сделал отворот и дал очередь из пушек. Машина свалилась в кювет и загорелась.

Выполнив атаку, лейтенант Петров развернулся и стал догонять свою группу. Но в этот момент он заметил, как слева по борту метнулась трасса огня. Рывок в сторону - поздно! Следующая пулеметная очередь ударила по центроплану.

На израненном самолете Славушка вынужден был принять бой. Развернувшись, он увидел пару наседавших гитлеровцев. "Мессеры" быстро разошлись и с разных сторон пошли и атаку. "Да, с двумя не справиться", - подумал летчик.

Пытаясь уйти от атак истребителей, он снизился до бреющего полета. Вскоре линия фронта оказалась позади, но гитлеровцы не

отставали от подбитого штурмовика. Новая струя огня хлестнула по двигателю и рулям. Самолет потерял управление. Петрову уже не удалось его выровнять. Штурмовик плашмя упал на краю луга, пробороздил загнутым винтом несколько десятков метров и остановился.

Укрываясь от огня крутившихся над ним фашистских истребителей, Славушка выскочил из кабины и лег под бронированный борт своего израненного боевого друга. Сделав несколько заходов, "мессеры" улетели, и Петров, удрученный очередной неудачей, стал считать пробоины в самолете, думая, как сообщить о себе в родной полк.

...Не успели штурмовики совершить посадку, а техники и механики уже определили: "Опять нет Петрова!" Вскоре из штаба дивизии сообщили, что подбитый в бою штурмовик произвел вынужденную посадку на своей территории. Вот только место посадки указывалось приблизительно. На войски пострадавшего экипажа срочно послали аварийную команду. Старшим был назначен техник-лейтенант Виктор Иванович Чайкин. Командир знал, кого посылать на розыски. Этот изобретательный и энергичный человек уже не раз отличался при эвакуации с передовой подбитых самолетов.

Из-под огня противника техник не раз вытаскивал покалеченные машины. По-пластунски добирался он до лежавшего на нейтральной полосе штурмовика, привязывал ненадежнее трос и, дождавшись ночи, мощным буксиром вытаскивал, доставлял его в безопасное место.

На этот раз трудности были иного рода. На землю спускались сумерки, а Чайкин только примерно знал район, где упал самолет Петрова, Вместе с техником на розыски Славушки были командированы моторист, механик и санинструктор.

Чайкин останавливал каждую встречную машину, расспрашивал водителей, случайных пассажиров, не видел ли кто наш подбитый самолет. "Нет, не видели!", - звучал односложный ответ. И вдруг - удача! Пожилой крестьянин подсказал:

- Свертывайте налево. С километр проедете по проселку, там и лежит ваш ероплан!

Поблагодарив старичка, лейтенант Чайкин быстро вскочил в кабину грузовика. По незнакомому проселку водитель гнал машину. Скоро авиаторы увидели распластанный неподалеку от дороги самолет, а возле него живого и невредимого Славушку.

- Петров?

- Я самый!

- Бедолага ты мой, жив!.. Молодец!

От полноты чувств однополчане обнялись.

- Есть, поди, хочешь? - заботливо предложил Чайкин.

И пока Петров поглощал предусмотрительно прихваченные для него бутерброды, техник с механиками прикинули предстоящий объем работы.

Специалистам пришлось подкапывать штурмовик, чтобы выпустить шасси. Машина, как говорят, встала на ноги, и дело пошло веселее. Хвостовое оперение самолета товарищи закрепили в кузове автомашины, открыв для этого задний борт, и тронулись в обратный путь. Они осторожно выехали на шоссе и через несколько часов прибыли в полк.

Фронтовые мастерские не были достаточно оборудованы, поэтому авиационные специалисты даже капитально-восстановительный ремонт предпочитали производить своими силами. Вводить самолеты в строй - дело для полка, конечно, хлопотливое, но зато мы выиграли во времени. На Славушкином самолете быстро были заменены мотор, винт, фонарь, рули управления... А через день лейтенант Петров уже облетал свой штурмовик.

- Спасибо, друзья! - поблагодарил летчик техников Репина, Дербишина, Ушакова, Чайкина, Карнаухова, принимавших участие в восстановлении его самолета.

- Не стоит благодарности, - за всех ответил инженер полка майор Воротилов. - Летайте, лейтенант Петров, и крепче бейте фашистов. Только садитесь, пожалуйста, на свой аэродром!

Ввод экипажа в строй в нашем полку всегда считался радостным событием. А сейчас это событие было особенно кстати, потому что полк готовился к предстоящим тяжелым боям. По всему чувствовалось, что враг накапливает силы для решительной схватки. Это лучше других понимали мы, летчики, так как все время летали над тылами противника и видели, как подтягивали гитлеровцы к фронту живую силу и технику.

В начале июля двум группам из 312-го штурмового авиаполка под командованием капитана П. Захарова и старшего лейтенанта Н. Алферова была поставлена задача уничтожить вражеские эшелоны на участке железной дороги Брянск - Карачев. Группа Алферова вышла на станцию Белые Берега, где стоял готовый к отправлению груженный танками, артиллерией и боеприпасами железнодорожный состав. Штурмовики с ходу атаковали цель. Тотчас ударили вражеские зенитки, но наши летчики не дрогнули. Несмотря на сильный заградительный огонь, штурмовики выполнили несколько заходов и разгромили вражеский эшелон.

А вот группе капитана Захарова сначала не повезло.

На железной дороге пилоты не нашли подходящей цели.

Тогда ведущий решил пройтись над шоссе. И не напрасно! По дороге сплошным потоком спешили к фронту тяжело груженные автомашины. Захаров подал команду ведомым и повел группу в атаку. Выполнив по три захода, штурмовики уничтожили два десятка автомашин.

Не успели летчики отойти от цели, как впереди по курсу обнаружили вражеский аэродром. О существовании его ни в полку, ни в дивизии еще не знали.

После их доклада командир дивизии принял решение немедленно разгромить вражеский аэродром. Выполнять эту задачу опять послали Захарова и Алферова. Пока технический состав готовил штурмовики для повторного вылета, летчики наметили план действий. Было решено ударить по аэродрому с двух направлений с одноминутным интервалом. Первой удар по самолетным стоянкам нанесла группа Захарова, а разгром их довершили ведомые Алферова. Всего на этом аэродроме штурмовики сожгли двадцать фашистских самолетов.

Последовательными штурмовыми ударами по станциям Нарышкино, Хотынец, Белые Берега, Карачев, по разъездам и полустанкам наша дивизия наносила противнику ощутимые потери, срывала его перевозки на железной дороге Брянск - Орел. Одновременно наши летчики держали под прицелом шоссейные дороги, ведущие к фронту, и штурмовали мосты и переправы, затрудняя фашистам сосредоточение войск на правом фасе Курского выступа.

Глава четвертая. Июль обещает грозу

Июль обещал быть жарким. От восхода до заката по выцветшему небосводу в своем извечном вираже катилось серое раскаленное солнце. Только к вечеру где-то за горизонтом порой собиралась гроза и, подобно залпам из тысячи орудий, гремел гром, как бы предвещая недругу погибель на русской земле.

По данным нашей разведки, в районах Орла и Белгорода фашисты сосредоточили огромные силы. В лесах и перелесках, по оврагам и балкам гитлеровцы прятали свои танки, самоходный орудия, бронетранспортеры и многочисленные орды войск. На хорошо прикрытых с воздуха аэродромах сидели бомбардировочные эскадры фельдмаршала Геринга, готовые обрушить на наши войска сотни тонн смертоносного металла.

Накануне этой битвы Гитлер издал приказ. "Германская армия, - говорилось в нем, - переходит к генеральному наступлению на Восточном фронте", а удар, который нанесут немецкие войска, "должен иметь решающее значение, послужить поворотным пунктом в ходе войны, и это последнее решающее сражение за победу Германии".

Захваченные контрольные пленные, как узнали мы потом, показали, что наступление фашистов назначено на три часа утра 5 июля. Эта короткая летняя ночь, как никогда, была тревожной. Мы не сомневались, что враг попытается нанести сокрушительный удар, и готовились достойно встретить противника. В окопах переднего края начеку были стрелки, автоматчики, бронебойщики, пулеметчики. Возле своих орудий хлопотали артиллеристы, рядом с боевыми машинами дежурили танкисты и летчики.

Командиры и политработники проверяли готовность к бою своих подразделений и частей.

Наша артиллерия на два часа опередила противника в открытии огня и первой обрушила мощный удар по боевым порядкам фашистов, его командным и наблюдательным пунктам. В стане врага произошло замешательство, немецкие генералы даже отсрочили начало атаки. Наступательный дух гитлеровцев был основательно подорван большими потерями в живой силе и технике.

Только после того как гитлеровцы привели в порядок свои поредевшие дивизии, они перешли в наступление. На направлении главного удара враг сосредоточил сотни танков. Их сопровождали самоходные орудия "фердинанды". На бронетранспортерах наступала гитлеровская пехота. Но концентрированный огонь советской артиллерии сделал нашу оборону неприступной. Артиллеристы прямой наводкой расстреливали бронированные машины врага. Стояли насмерть наши танкисты и бронебойщики, минеры и пулеметчики, стрелки и саперы. А с воздуха живую силу и технику противника уничтожала наша бомбардировочная и штурмовая авиация.

Сейчас это может показаться удивительным, но тогда мы, наверное, не совсем полно представляли себе размах гигантского сражения, развернувшегося на Курской дуге. Пороховой дым застилал окрестности. Ночью люди с тревогой наблюдали зарево пожарищ за сотни километров. Ясно было, что выигрыш этой битвы означал большее, чем очередная победа. Такие сражения оказывают влияние на судьбы войны.

Вечером 5 июля в сообщении от Советского информбюро было объявлено, что на орловско-курском и белгородском направлениях начались упорные бои с перешедшими в наступление крупными силами пехоты и танков противника, поддержанных большим количеством авиации. Ход их оказался благоприятным для нас. Все атаки противника были отбиты с большими для него потерями. И лишь в отдельных местах гитлеровцам удалось вклиниться в нашу оборону. За первый день

боев было подбито 586 немецких танков, а в воздушных боях сбито 203 самолета противника.

Но, несмотря на огромные потери, гитлеровцы продолжали лезть напролом. Только 12 июля 1943 года в битве под Курском наступил перелом. В этот день против орловской группировки врага перешел в наступление наш Западный фронт. Ему предстояло сначала разгромить сильную болховскую группировку врага, а затем, наступая на Хотынец, перехватить пути отхода противника из района Орла.

Нашему штурмовому авиационному полку была поставлена задача с утра 12 июля нанести удары по опорным пунктам и артиллерийским батареям противника в районе Перестряж, Сорокино, воспрепятствовать подходу к линии фронта резервов из района Болхов, Жиздра. По два-три боевых вылета в день совершали летчики полка лейтенанты Киселев, Захаров, Асанов, Пучков, Поботаев, Воздвиженский, Розенкин, Семенов, Панфилов. Хорошую выучку показали и молодые летчики Стромаус, Туркули, Якуненко, Божко.

Поддерживая 11-ю гвардейскую армию, наши летчики показали в этих боях образцы мужества и героизма. Об их подвигах воины-авиаторы читали в листовках-молниях.

"В воздушном бою, - рассказывалось в одной из них,- был подбит самолет младшего лейтенанта Колоскова. Он совершил посадку в тылу врага. Отряд неприятельских конников бросился к месту посадки, чтобы пленить советского летчика. Но ему на выручку пришел его боевой друг Николаев, посадивший свою крылатую машину рядом с подбитой. На глазах у противники летчики сожгли поврежденный штурмовик и вдвоем улетели на самолете Николаева".

В другой листовке говорилось, что наши боевые друзья летчики-истребители лейтенант Новиков и старший лейтенант Китаев за несколько дней боев вдвоем сбили девять вражеских машин... Кто-то из рядовых недостаточно опытных агитаторов сомневался: надо ли проводить беседы о героях-летчиках, если они не из нашего полка? За разъяснениями обратились к заместителю командира по политической части майору В. Зайцеву.

- Обязательно! - убежденно сказал он. - По примеру летчиков из братских полков у нас появятся и свои герои!

Политработник не ошибся. Уже на следующий день о летчиках нашего полка на всю страну, на весь мир рассказало радио. "Двадцать штурмовиков под командованием Героя Советского Союза майора В. Карякина, - сообщалось в сводке Советского информбюро, - сбросили бомбы точно на боевые

порядки противника и подвергли фашистов обстрелу из пушек и пулеметов. Воспользовавшись поддержкой авиации, наши пехотинцы немедленно перешли в атаку и овладели господствующей высотой.

Летчик-штурмовик Н. Денежкин в этом же полете обнаружил посадочную площадку, на которой находилось несколько немецких самолетов. Он атаковал их, сжег два фашистских истребителя и нанес повреждения еще трем самолетам противника".

По распоряжению майора Зайцева эти сводки были размножены в нашем штабе и привезены на аэродром. Сообщения Советского информбюро читали вслух и комментировали на самолетных стоянках, в блиндажах, на командном пункте. Товарищи говорили с подъемом, с хорошим боевым настроением, что Гитлеру скоро будет капут, но нам для этого еще придется крепко повоевать.

Многие летчики и воздушные стрелки посылали сообщения об успехах нашего полка к себе на родину. Аккуратно сложил свой листок механик моего самолета сержант Коновалов.

- Пошлю домой в Свердловск, - серьезно рассудил Юра, - пусть там порадуются нашим боевым успехам. Отец у себя на заводе прочитает, а мать расскажет соседям. У нас, на Урале, знаете, какой народ дружный. Как на фронте!

Боевой настрой летного и инженерно-технического состава и в самом деле был очень высок. Легко раненные летчики и воздушные стрелки отказывались уходить в санчасть, просились на боевое задание. Техники и механики ни днем, ни ночью но отходили от боевых машин. Заделывали пробоины, проверяли исправность и надежность самолетных систем, готовили штурмовики к полетам.

Во время интенсивной боевой работы оружейникам доставалось больше всех. Но и они не унывали. Между вылетами успевали снаряжать сотни лент для пулеметов и пушек, чтобы на каждый самолет с избытком хватило боеприпасов. А сколько, бывало, бомб на себе перетаскают к самолетам! От одних эрэсов на самолетных стоянках вырастали горы пустых ящиков. Успевай только оттаскивать! И вот после своих трудов ратных авиаторы-наземники шли к инженеру полка с просьбой отпустить их на боевое задание. Эти бесчисленные просьбы выводили из себя инженера полка Воротилова.

- Все хотят летать, - горячился он. - А кто будет работать? Вдруг вас собьют, кто будет обеспечивать боевую готовность экипажа? Война есть война, и каждый должен делать свое дело! - Воротилов, конечно, отказывал и давал просителю какую-нибудь

работу по подготовке самолета.

Накануне Курской битвы в мой экипаж был назначен новый воздушный стрелок сержант Юрий Добров. Хорошо сложенный сибиряк с первого взгляда понравился мне.

В пилотке набекрень и ладно сидевшей на нем гимнастерке он производил впечатление хорошего строевика. Так оно и оказалось. Скоро сержант Добров стал правофланговым в строю эскадрильи.

Внешняя подтянутость воздушного стрелка соответствовала его внутренней организованности. Он отлично знал свою службу и четко выполнял ее. Все, что поручалось сержанту Доброву, он делал основательно, никогда ничего но забывал, ему не надо было напоминать о выполнении того или иного приказания.

Свой крупнокалиберный пулемет Добров содержал в исправности, постоянной готовности к бою, проверял пристрелку, своевременно чистил, смазывал, предупреждал задержки. Заберется, бывало, на стоянке в свою кабину и часами тренируется в прицеливании по пролетающим самолетам.

Делал все это Юра с увлеченном. К нему тянулись товарищи. Знали, что у него всегда можно научиться чему-то полезному, получить дельный совет по тактике воздушного боя или баллистике.

И в полете он не паниковал, не горячился, если в хвост штурмовику вдруг заходили вражеские истребителя. Словно хороший диктор, Добров называл координаты противника, информировал о его действиях, не произнося при этом ни одного лишнего слова. После такого доклада не приходилось что-то переспрашивать, тратить дорогие секунды на уточнение обстановки.

Физически закаленный, выносливый, Юра не боялся перегрузок, более ощутимых в кабине воздушного стрелка. При любом нашем маневре всегда точно ложились в цель его пулеметные очереди. В воздушных боях в первый же месяц наших совместных полетов сержант Добров сбил два истребителя противника.

Метко стрелял Добров и по наземным целям. Не однажды выводил он из строя своими прицельными очередями паровозы, поданные под вражеские эшелоны, расчеты зенитных нушек. "Та-та-та-та!" - вдруг начинал дробно бить пулемет, и тут же Добров докладывал:

- Зенитка замолчала, командир!

Можно было позавидовать осмотрительности сержанта. Не припомню случая, чтобы к нам хотя бы раз подобрался незамеченным "мессер" или "фокке-вульф".

Правда, иногда возникали такие моменты, когда приходилось вступать в бой в явно невыгодных для нас условиях. В таких трудных ситуациях и помогала слаженность действий в экипаже. 13 июля нашему полку было приказано нанести удар по отступающему противнику на болховском направлении, уничтожить его танки и живую силу в поселках Сорокино, Уколицы, Кирейково.

Истребители прикрытия выделялись от 172-го истребительного авиационного полка. Они должны были встретить нас над аэродромом Зубово. Первая группа штурмовиков, которую повел капитан Селиванов, пошла на цель с большим эскортом из восьми истребителей. А вторую нашу четверку никто не сопровождал.

- Кому густо, а кому пусто! - иронизировал наш ведущий капитан Малинкин.В штабе путают, а мы отдувайся. Что ж, пойдем без прикрытия!

Мы продолжали полет. По дорогам тянулись отставшие повозки с поклажей, брели небольшие группы гитлеровцев. Обгоняя их, мчались автомашины. Все это были неподходящие цели, на них не стоило тратить боеприпасы.

Но возле поселка Сорокино фашисты успели занять оборону. Они даже подготовили для своей пехоты траншеи полного профиля. На огневые позиции встали танки и самоходки. Для них тоже были подготовлены глубокие обвалования. Только башни танков с длинными стволами пушек да хоботы самоходок виднелись над землей. Чуть подальше в глубине обороны расположились огневые позиции двух тяжелых минометных батарей. Вдоль дороги тоже поспешно окапывались орудийные расчеты гитлеровцев.

Мы пролетели дальше на запад, а потом капитан Малинкин сделал разворот и с ходу пошел в атаку на танки и самоходки противника. Ведомые точно повторили действия ведущего и вслед за ним сбросили бомбы на огневые позиции гитлеровцев. Через визир прицела мне отчетливо было видно, как горят фашистские бронированные коробки.

- Цель накрыта! - доложил сержант Добров, наблюдавший за взрывами наших ПТАБов.

Эрэсами и из пушек мы обстреляли гитлеровские батареи, разогнали фашистов. А затем капитан Малинкин повел нас вдоль линии фронта. Замысел нашего ведущего нетрудно было понять. Когда мы летели на запад, навстречу нам на восток проплыла группа Ме-110. Мы разминулись с ними на встречных курсах. Боевая интуиция подсказывала нашему командиру, что мы еще можем перехватить стервятников. И точно: мы увидели их!

Фашистские летчики безнаказанно бросали бомбы на наши войска. Времени на раздумья не было.

- Идем в атаку! - передал по радио Малинкин и переложил свой самолет с крыла на крыло, точно пробуя его маневренность.

Наш командир никогда не упускал возможности сразиться с гитлеровцами в воздухе. И в тот раз капитан Малинкин руководствовался прежде всего чувством долга, интересами войскового товарищества. Надо было заступиться за пехоту, хотя бы разогнать нахальные "мессеры".

Против нас оказалось тринадцать бомберов и четыре "фокке-вульфа". Хотя мы никогда не признавали простого численного преимущества, но в тот раз оно бросалось в глаза.

Мощным залпом командир снял одного "мессера". Но тут же вышел из строя и потянул на свою территорию младший лейтенант Зиновский. За его штурмовиком шел длинный шлейф черного дыма. Значит, сбит. Видно, по мотору пришлась вражеская пулеметная очередь. Еще один "мессер" удалось вывести из строя мне. Он тоже задымил и ушел со снижением на запад. А затем и я остался без ведомого: сбили Петрова.

Это была ощутимая потеря. Но зато наши наземные войска получили передышку, да и воздушный бой смещался на запад: мы яростно теснили противника. Огненные пунктиры чертили небо во всех направлениях.

Молодцами оказались наши воздушные стрелки - начальник связи эскадрильи младший лейтенант Смирнов у капитана Малинкина и мой сержант Добров. Из пулеметов они били по врагу короткими очередями. Своими докладами вовремя предупреждали нас об опасности.

- Справа сзади, удаление триста метров, - два "мессера", - информировал меня Добров. И я мгновенно выполнял разворот со скольжением.

Но воздушный стрелок продолжал кричать:

- Круче командир, еще круче!

От крутых виражей перегрузка была настолько велика, что под Добровым оборвалось сиденье. Как уж он там ухитрялся стрелять после этого, для меня оставалось загадкой. Но наш пулемет не молчал. Ни один фашистский истребитель так и не смог удержаться в хвосте штурмовика. Или противника отгонял Добров, или гитлеровец проскакивал мимо и попадал под огонь моих пушек. .

В самый разгар боя вдруг что-то случилось с Малинкиным. Он резко развернулся и со снижением пошел на нашу территорию. Стремясь прикрыть командира, я доворачивал свой штурмовик, атакуя то один, то другой "мессер". Но еще два

фашистских самолета увязались за машиной Виктора Александровича и почти в упор выпустили несколько очередей.

Упал ли капитан Малинкин или сел на вынужденную, в тот момент ни я, ни мой воздушный стрелок не знали.

- Добров, где самолет командира?

- За лесом не видно, товарищ старший лейтенант!

И тут же заработал пулемет Доброва. Без подсказки воздушного стрелка на всякий случай сделал разворот. И опять пришлось резко переложить самолет, чтобы избежать столкновения с подбитым "мессером". Меткая очередь Доброва попала в бензобаки. Истребитель противника взорвался в воздухе.

- За капитана Малинкина! - доложил Юра.

Еще одним гадом стало меньше, но остальные продолжали наседать. Наше спасение было в беспрерывных атаках. Стоило только показать противнику спину, как нас немедленно сбили бы. Так как мы крутились в кольце врагов, то гитлеровцы опасались попасть друг в друга. Учитывали и мы это обстоятельство.

Но вот мой воздушный стрелок доложил:

- Патроны кончились, командир!

- Отстреливайся... из ракетницы!

Перехожу на бреющий полет, упрямо думая лишь о том, что и у противника должно закончиться топливо, иссякнет в конце концов и запас патронов. На это мы рассчитывали... и не ошиблись. Один за другим фашистские самолеты вынуждены были выйти из боя.

Меньше минуты понадобилось на восстановление ориентировки. Из четверки штурмовиков возвратился на аэродром только наш экипаж. Под вечер пришли пешком Петров и Зиновский.

На аэродроме уже было известно о гибели капитана Малинкина и летевшего с ним за воздушного стрелка начальника связи эскадрильи младшего лейтенанта Смирнова. Не стало Малинкина, любимца полка, вдумчивого командира и педагога, неутомимого пропагандиста передовых методов боевого применения штурмовой авиации. Он погиб как герой в священном бою вместе со своим боевым товарищем младшим лейтенантом Смирновым.

Почему же нас, уже достаточно обстрелянных летчиков, так сильно потрепали фашистские стервятники? Значит, что-то не додумали. Нет, так воевать нельзя! Надо и на подобный случай иметь вариант тактических контрдействий. Например, маневр "ножницы" довольно эффективно использовался многими экипажами. Хорош был и оборонительный круг. Но чтобы успешно применять его в бою, нужно иметь шесть - восемь

самолетом. Тогда нет разрывов между штурмовиками, можно маневрировать, делать небольшие отвороты для ведения огня по атакующему противнику. А когда всего четыре самолета, настоящего круга не получалось. Нужно было искать какой-то новый тактический прием.

Своими соображениями я поделился с летчиками Евграфом Селивановым и Анатолием Васильевым. Они, оказывается, тоже думали над этим вопросом. Вместе мы вычертили схемы, рассчитали наиболее выгодную скорость маневра, определили допустимые углы доворотов на цель. На бумаге что-то получалось. Нужно было проверить этот вариант в воздухе.

Командир полка майор Карякин внимательно выслушал нас, однако проводить эксперименты не разрешил. Правда, летчикам полка перед очередным вылетом было рекомендовано применить предложенный нами маневр на случай встречи с истребителями противника. После того как задача была поставлена, командир отозвал меня и тихо произнес:

- Принимайте вторую эскадрилью!

Так в двадцать лет мне предстояло стать комэском, заменить погибшего капитана Малинкина. Да, не простое это дело - быть командиром эскадрильи. Командовать - значит отвечать за действия каждого человека и за весь коллектив. Хватит ли знаний, опыта, командирских навыков? Надо водить группы в бой. Надо обучать и воспитывать личный состав. По плечу ли мне такая ответственная работа?

Свои мысли по этому поводу я решил высказать майору Карякину. Тот слушал молча, а взгляд его выражал удовлетворение.

- Это хорошо, товарищ Ефимов, что так думаете. Значит, понимаете, какая трудная предстоит работа. - Командир полка сделал небольшую паузу и добавил: Трудная потому, что уже сегодня надо вести эскадрилью в бой.

В этот день нам было приказано наносить удар по переднему краю перешедшего к обороне противника. Несмотря на интенсивный зенитный огонь гитлеровцев, штурмовики заставили замолчать три артиллерийские батареи фашистов. От точного попадании осколочно-фугасных бомб, сброшенных Васильевым и его ведомым, взлетел на воздух вражеский командный пункт.

Повторяем заход. Слышу по радио знакомый голос Селиванова:

- Получайте, гады! Это вам за капитана Малинкина!

Летчики действовали дружно, напористо, удачно используя эффективные тактические приемы. С хорошим боевым настроем,

без потерь возвратились наши группы на аэродром.

Итак, мой первый вылет в качестве командира эскадрильи прошел успешно. Кажется, мои боевые товарищи поверили в меня. Но я думал тогда о том, что командирский авторитет не вручается вместе с назначением на должность, его нужно заслужить и постоянно подтверждать в жестоких схватках с коварным и лютым врагом. Война не давала нам скидок на молодость.

После вылета в эскадрилье состоялось открытое партийное собрание. Повестка дня: об авангардной роли коммунистов в наступательной операции. На это собрание пришел весь личный состав подразделения. Расположились прямо на самолетной стоянке.

- Прошу почтить вставанием память товарищей, павших при выполнении боевого задания! - сказал председательствующий.

В минуту молчания мы вспомнили боевых друзей-однополчан, тех, кто еще недавно вместе с нами сражался против ненавистного врага: Малинкина и Смирнова, Иванова, Немиря и Резодуба. Завтра мы пойдем в наступление, погоним противника с советской земли, а наши боевые друзья, до конца выполнившие свой воинский долг, останутся здесь, на орловской земле. Но их славные дела навсегда войдут в историю полка, память о них сохранят однополчане, продолжающие сражаться за правое дело.

С докладом на собрании выступил капитан М. Пицхелаури. Он рассказал, какая обстановка сложилась на нашем фронте.

- Выдохся фашист, - резюмировал он, - теперь мы переходим в наступление, и нас уже не остановить!

Два года прошло с тех пор, как гитлеровская Германия подло и вероломна напала на нашу Советскую Родину. В ходе сражений наши армия и флот нанесли врагу огромный урон в живой силе и технике. На советско-германском фронте немцы потеряли большую часть своих лучших дивизий и опытные офицерские кадры.

Полностью провалились авантюристические планы гитлеровцев, рассчитанные на порабощение народов Советского Союза. Подорванной оказалась и промышленно-экономическая мощь фашистской Германии. На оккупированных врагом территориях разгорелось пламя партизанской войны. За два года боев окрепли и закалились, приобрели опыт наши бойцы и командиры. Вся страна сплотилась в единый боевой лагерь.

- А каков наш вклад в общее дело победы? - задал вопрос капитан Пицхелаури.

Докладчик и выступившие потом коммунисты-летчики вспомнили самые трудные налеты на аэродромы Орел, Шаталово

и Сеща, штурмовые удары по переднему краю противника. Каждое выступление было коротким и звучало как призыв - отдать все силы на разгром врага.

Отличный боевой заряд получили мы на собрании. Как все-таки вдохновляли нас на дела ратные такие вот фронтовые .коммунистические летучки! Побыли вместе, обменялись мнениями, и у каждого сразу сил поприбавилось. Решение собрания состояло из одного пункта. Его запомнили наизусть: коммунистам эскадрильи показывать личный пример в боевой работе и вести за собой всех воинов.

Долго заседать на фронте не приходилось. В любую минуту могли дать команду на очередной вылет, а нам надо было еще потренироваться в кабинах, снарядить в полет три штурмовика, возвратившихся в строй из ремонта. С энтузиазмом все принялись за дело. Вместе с техническим составом трудились летчики и воздушные стрелки. Крепкие, здоровые хлопцы брались за самую трудную работу.

Засучив рукава, вместе со всеми трудился и капитан Пицхелаури. Нравился нам этот политработник. В комсомольские годы он получил хорошую рабочую закалку в железнодорожном училище, на строительстве тбилисского путепровода. Затем окончил Брянское военно-политическое училище и был направлен служить в авиацию.

Став заместителем командира эскадрильи по политчасти, Михаил Пицхелаури все время стремился летать за воздушного стрелка.

- Зачем тебе летать? - спрашивал командир эскадрильи. - В воздухе же не проведешь партийное собрание. И беседу - тоже! У меня в экипаже есть воздушный стрелок, а ты делай свое дело на земле.

- Я и делаю свое дело, - невозмутимо отвечал политработник. - Но для того, чтобы хорошо его делать, надо быть вместе с людьми там, где труднее. Мне не по рассказам нужно знать, кто как воюет.

В конце концов командир понял, что политработник не для развлечения рвется на задания, и перестал иронически смотреть на его просьбы. Когда же Пицхелаури, летая за воздушного стрелка, сбил два истребителя противника, комэск сам ходатайствовал о награждении политработника орденом.

Потом капитан Пицхелаури взял в руки штурвал боевой машины. На курсах при управлении дивизии он овладел искусством пилота на штурмовике. В наши дни замполит - летчик и штурман - обычное явление, тогда же редко кто летал из политработников. Разумеется, это была не их вина. Просто

многие пришли в авиацию из запаса, а у иных летать не позволяло здоровье.

С тех пор как капитан Пицхелаури сел на штурмовик, его авторитет как политработника еще более возрос. К сожалению, нам не долго пришлось работать вместе. По ряду причин в 1943 году институт заместителей командиров подразделений по политической части был упразднен. Многие политработники этого звена стали командирами, иных послали учиться. Убыл из полка и капитан Пицхелаури. После окончания курсов он был назначен заместителем командира авиационного полка по политической части и закончил войну в этой должности. Ныне Михаил Александрович Пицхелаури - депутат районного Совета депутатов трудящихся, живет в Грозном и работает директором профессионально-технического училища.

Перед самым наступлением наш полк перебазировался на новый полевой аэродром близ Монастырщины. И тотчас штурмовикам была поставлена задача готовиться к боевым действиям. Самолеты и экипажи уже перелетели, а большая часть технического состава и специалистов авиационного тыла оставалась на старом месте.

Естественно, на передовую авиационную комендатуру легла двойная нагрузка приходилось готовить штурмовики к боевым полетам и одновременно оборудовать аэродром. Самолеты хотя и рассредоточили, но укрытий для них еще не было.

Пришлось всем взяться за земляные работы. Добывали лопаты, из подручных средств делали на ходу носилки, таскали землю, в ящиках из-под снарядов. Нужно было быстрее укрыть самолеты, спрятать их от воздушных разведчиков и от ударов вражеской авиации.

Вопрос этот был настолько ясен, что, казалось, не требовал дополнительных разъяснений. Все воины трудились с энтузиазмом. И здесь, если можно так выразиться, на "земляной почве" произошел у нас некрасивый инцидент. Недавно прибывшие в полк молодые летчики отнеслись к работе с прохладцей. Увидев это, секретарь партийной организации эскадрильи капитан Григорьев подошел к новичкам и спросил:

- Почему, товарищи, медленно идет дело?

- Потому, что мы летчики, а не землекопы! - ответили те.

Копать укрытия для самолетов вновь прибывшие посчитали для себя унизительным. Лейтенанты рвались в бой, а им вдруг поручили земляные работы.

Так как самолеты стояли рассредоточение, то лейтенантам не было видно, что наравне со всеми копали землю старшие летчики, командиры звеньев и эскадрилий.

Капитан Григорьев пригласил молодых офицеров на соседнюю стоянку и показал им, как трудятся однополчане. Те посмотрели, конечно, извинились и тоже взялись за дело. Потом, исправляя свою ошибку, они даже отказались от перерыва на обед.

- Уйдем, когда закончим дневную норму, - сказали молодые летчики.

Мой ведомый Бабкин, работая рядом со мной, тоже был недоволен. Правда, свое недовольство он высказал оригинально. Бабкин хотел, видимо, задеть мое самолюбие:

- Был бы я комэском, никогда не стал бы рыть укрытия!

- Потому-то тебя и не назначают на этот пост! - ответил ему Коля Киселев. - Вот насыплю в носилки побольше - и тащи подальше. Это тебе за разговорчики.

- Ничего, попадешь ко мне в подчинение, я тебе вспомню...

- А если ты ко мне?..

Бабкин улыбнулся, молча ухватился за носилки, крякнул и уже миролюбиво произнес:

- Эх, тяжела ты, землица родненькая!

Под влиянием командиров и старших товарищей в сложном характере Бабкина обычно брала верх добродетель. Он умел, несмотря ни на что, подчинить себя интересам коллектива.

А молодые летчики потом не раз приходили к парторгу, просили работы и сожалели, что знакомство получилось не совсем хорошим.

- Да я уж, друзья, забыл об этом, - в ответ улыбнулся тот. - Тем более что за хороший труд вас уже в боевом листке похвалили. Читали?

Похвалил летчиков сам Григорьев. Он всегда искал в характерах людей доброе начало и безошибочно находил его, умел заглянуть человеку в душу, чтобы отсеять в нем все наносное и развить хорошее.

Чего греха таить, на фронте маловато было у нас времени для воспитания подчиненных, но все же мы старались вести такую работу. Направляли ее командир, его заместитель по политчасти и партийная организация полка.

На второй день после перебазирования в Монастырщину к нам перелетел командир дивизии и провел с летным составом занятие по тактике. Надо сказать, в то лето мы очень много занимались этой дисциплиной. Штурмовики продолжали совершенствовать приемы боевых действий, утверждали свою тактику.

Весной 1943 года советскими летчиками-истребителями А. Покрышкиным, Г. Клубовым, братьями Борисом и Дмитрием

Глинка и другими асами была определена формула воздушного боя: высота - скорость - маневр - огонь. Используя опыт лучших, наши летчики вели успешную борьбу с фашистскими стервятниками - борьбу за завоевание господства в воздухе.

Наиболее рациональным вариантом боевого порядка для истребителей была признана пара. Ведущий - меч, ведомый - щит. Подобное тактическое построение принесло немалый успех. В ходе воздушного сражения над Голубой линией на Кубани, в котором с каждой стороны принимало участие около тысячи самолетов, противник понес большие потери.

В мае и июне борьба в воздухе продолжалась с нарастающей силой. По указанию Ставки были проведены две крупные воздушные операции. Удары наносились по аэродромам противника в полосах дислокации его армий "Центр" и "Юг". В первой половине лета противник потерял на аэродромах и в воздухе свыше тысячи самолетов.

В ходе Курской битвы потери немецко-фашистской авиации еще больше возросли. Они составили около 3700 самолетов. Противник заметно терял инициативу в небе. Наши же удары по врагу усилились. Над огненной дугой советская авиация завоевала господство в воздухе и удерживала его уже до конца войны.

Свою лепту в победные действия наших войск внесла и штурмовая авиация. Активные действия "ильюшиных" по боевым порядкам и коммуникациям противника сковывали фашистов, помогая нашим наземным частям наносить решительные удары по врагу.

Получившая дальнейшее развитие в ходе боев на советско-германском фронте штурмовая авиация перенимала передовой опыт летчиков-истребителей и бомбардировщиков. Лучшие наши штурмовики Иван Павлов, Михаил Бондаренко, Леонид Беда, Иван Недбайло, Анатолий Брандыс, Василий Мыхлик, Василий Андрианов, Иван Воробьев и другие не просто копировали боевые приемы своих товарищей по оружию. Они творчески осмысливали передовой опыт применительно к самолету Ил-2, ставшему грозой для гитлеровцев.

Успешно громили противника и летчики нашего полка, решая самые разнообразные задачи в интересах наземных войск. Хорошо зная повадки гитлеровских истребителей и зенитчиков, умело используя тактико-технические данные своих и чужих самолетов, летчики-штурмовики все увереннее противопоставляли маневрам врага свой контрманевр, навязывали гитлеровцам бой в невыгодных для них условиях.

При атаке переднего края вражеской обороны отличился

старший лейтенант Анатолий Васильев со своими ведомыми. Прямым попаданием бомб с пикирования он разрушил командный пункт противника, подавил две минометные батареи. При очередном заходе на цель штурмовики подверглись атаке вражеских истребителей. Но Васильев так построил маневр, что "мессеры" попали под пулеметно-пушечный огонь его ведомых. Один из истребителей был подбит, а четверка Васильева без потерь возвратилась на свой аэродром.

Зрелость тактической мысли командира в первую очередь проявлялась в его умении быстро найти лучшее решение на бой и в непременном осуществлении этого решения. Так, например, в очередном вылете, уничтожив со своими ведомыми колонну автомашин, следовавших по шоссе на Карачев, старший лейтенант Васильев повел обратно ведомых не прежним маршрутом, а над железной дорогой. План его был прост: на шоссе, вдоль которого он летел на запад, штурмовики могли не встретить подходящей цели. А вот на железнодорожном перегоне можно было найти что-нибудь.

И командир эскадрильи не ошибся. Через несколько минут полета штурмовики обнаружили идущий к фронту воинский эшелон. На его платформах стояли орудия, танки, тягачи...

- За мной! - подал команду Васильев.

Штурмовики встретились с эшелоном на попутно-пересекающихся курсах и атаковали его в растянутом правом пеленге по всей длине. Васильев ударил из пушек и пулеметов по паровозу, а ведомые прицельно били по платформам и вагонам. Из пробитого котла тотчас повалил пар, загорелось несколько платформ. Эшелон катился уже по инерции. Спасаясь от штурмовиков, гитлеровцы на ходу прыгали под откос.

- Теперь можно и домой! - удовлетворенно произнес Васильев, выводя машину из повторной атаки.

Командир первой эскадрильи не признавал пустых вылетов, не любил, как он выражался, "даром утюжить воздух". От вылета к вылету крепло боевое мастерство Васильева, неуклонно росло число уничтоженных им танков, артиллерийских и минометных батарей, вагонов, паровозов и автомашин.

По примеру старшего лейтенанта Васильева действовали и другие летчики полка. 20 июля наша эскадрилья в составе двух шестерок вылетела для нанесения удара по отходящим войскам противника на шоссе Орел- Карачев. Штурмовики несли стокилограммовые бомбы. Жалко было расходовать их на пустяковую цель, а подходящих не попадалось. Асфальтовая лента дороги, раскаленная полуденным солнцем, тоже пустовала. Этакая безмятежная идиллия и жаркий июльский полдень

навевала грусть.

Мы, конечно, знали, что в этом районе много войск противника, но их трудно было найти. Гитлеровцы затаились в ожидании спасительной темноты, чтобы продолжить отход на запад.

- Командир, справа дорога! - предупредил меня сержант Добров.

- Сейчас проверим, куда она ведет, - отвечаю своему стрелку.

Резко выполняю правый разворот. Желтыми квадратами полей дыбится земля. Ложусь на новый курс и опять слышу голос Доброва:

- Самолеты в орешнике!.. Фашистский аэродром!

Наша шестерка проносится над летным полем, расположившимся у железной дороги возле станции Нарышкино.

Два гитлеровских истребителя начинают выруливать на старт для взлета. Если они успеют подняться в воздух, нам придется туго. Хорошо бы обстрелять их, но нет твердой гарантии, что попаду. Слишком неподходящий ракурс. Бросить одну бомбу - тоже, пожалуй, мало. Эх, была не была! Сбрасываю все четыре "сотки". Срываясь с замков-держателей, они летят вниз по параболе. Накроют "мессеров" или нет?..

По нас уже бьют зенитки. Огненные трассы "эрликонов" в разных направлениях полосуют небо. Как мгновенно изменилась обстановка! До изнурения однообразный полет вдруг сменился ожесточенной пальбой зениток. Вот тебе и идиллия!

Как же все-таки долго летят до земли бомбы! Томительными кажутся секунды ожидания...

- Есть, командир! - докладывает сержант Добров.

По тону воздушного стрелка догадываюсь, что бомбы накрыли цель. Точный удар по стоянке нанесли и ведомые. Уничтожено несколько самолетов, подавлена зенитная батарея. Однако радость была преждевременной. Откуда-то появились четыре "мессера".

В условиях быстро меняющейся воздушной обстановки часто случалось, что за успехами, удачами иной раз следовали тяжелые бои, а то и поражения. Так было и в тот раз: пока долетели обратно до линии фронта, трижды пришлось становиться в оборонительный круг и отбиваться от наседавших "мессеров".

- Нечем стрелять, командир! -доложил Добров.

- Экономить надо было! - укоряю стрелка.

Но и у меня снаряды на исходе, а фашисты, как очумелые, бросаются в атаку. Хорошо, что у ведомых сохранился боезапас.

У Николая Киселева самолет весь в пробоинах. На такой машине нелегко держаться в строю. Но что сделаешь, группе тоже

стало сложнее маневрировать. Я знаю, как трудно Киселеву крутить замысловатую карусель, перекладывая подбитый штурмовик из крена в крен, поэтому время от времени перед резким маневром стараюсь подбодрить его: "Держись, Коля!" И он все-таки не отстал от группы.

Мы возвратились на свой аэродром с хорошим настроением. Вылет не был бесцельным. Потом, когда наши наземные войска освободят этот район, станет известно, во что обошлась гитлеровцам наша штурмовка. Кто увидит обломки фашистских самолетов и остовы сгоревших автомашин, может быть, вспомнит летчиков добрым словом.

- Повезло второй эскадрилье! - высказался кто-то в полку но поводу этого вылета.

- Думаю, что дело тут не в везении. Успех обеспечили умение летчиков, их тактика. В конечном счете эти факторы определяют в каждом конкретном случае быть или не быть победе, - так расценил на разборе полетов наши действия командир полка.

О везении, о боевой фортуне, с одной стороны, и об умении, с другой, уже много раз мы говорили. И все-таки этот вопрос продолжал волновать летчиков. Была ли в боевых удачах какая-то закономерность? Конечно была. Везло обычно тем, кто проявлял в бою смелость и инициативу, основанную на умении, на отличном знании техники, ее боевых возможностей. Правда, не всегда это сразу бросалось в глаза. Однако, кто умел анализировать свои действия, тот скоро убеждался, что победа в воздухе - это результат предшествующего полету напряженного и целеустремленного труда.

Командир звена из братской эскадрильи старший лейтенант Сергей Дроздов со своими ведомыми уничтожил на железнодорожной станции Ножда хорошо прикрытый зенитной артиллерией вражеский эшелон.

Мы, конечно, знали Сергея как отчаянного летчика, всегда готового пойти на любой риск. Но риск его обычно основывался на трезвом расчете, расчет же рождался предварительной подготовкой к полету. Воспитанник московского аэроклуба, токарь одного из машиностроительных заводов столицы, Дроздов добровольно пошел воевать с фашистами, стал летчиком-штурмовиком. Удивительно светлыми были все устремления Сергея. "Раз враг напал на нашу страну, значит, его надо бить, беспощадно уничтожать, - рассуждал Дроздов. - Уже поднялась та народная дубина, - объяснял он летчикам, - которая размозжит голову фашистскому зверю. Только нам надо крепче держать в руках свое оружие, смело и храбро бить гитлеровских бандитов".

Однажды самолет старшего лейтенанта Дроздова был сильно

поврежден огнем зениток над целью. На обратном маршруте плохо управляемая машина подверглась атакам вражеских истребителей. Те решили, что советский штурмовик станет их легкой добычей.

Но Дроздов дрался до конца и пошел на таран. Крылом он отрубил хвостовое оперение истребителя противника. Фашистский самолет вошел в пикирование и при ударе о землю взорвался. Однако гитлеровец успел выброситься с парашютом. Сергей тоже покинул машину. После резкого толчка он машинально посмотрел на купол парашюта и увидел чуть выше себя фашистского летчика. Видно было, как немец подтягивал стропы, пытаясь скольжением отойти от Дроздова и побыстрее приземлиться. Выхватив пистолет, Сергей открыл огонь по фашисту. В ту же секунду последовал сильный удар о землю. Не устояв на ногах, Дроздов повалился на бок. В тридцати метрах от него приземлился фашист. Он отстегнул лямки парашюта и бросился к лесу. Однако выстрел Дроздова остановил гитлеровца и заставил поднять руки. Таким был наш Сережа.

Упомянул я о действиях группы старшего лейтенанта Дроздова над станцией Ножда и задумался. Все-таки надо признать, что из-за халатности отдельных офицеров штаба информацию об успешной боевой работе наших лучших экипажей мы порой получали с запозданием да еще в искаженном виде, и этакой обтекаемой форме. Вот это донесение: "Благодаря умелому маневрированию группа штурмовиков во главе со старшим лейтенантом Дроздовым уничтожила вражеский эшелон". Попробуй разберись, как товарищи строили маневр. Может быть (и это наверняка!), успех был обеспечен не только маневром... А тут написал, что победа достигнута благодаря умелому маневрированию, и точка. Подобные донесения зачастую вызывали улыбки у летчиков.

Само собой понятно, вышестоящий штаб требовал из полков быстрой информации о той или иной тактической новинке. Но ведь нельзя формально относиться к таким документам, которые писались кровью летчиков. Поэтому и приходилось в каждой эскадрилье изобретать "свой велосипед". В штабе дивизии тоже не всегда творчески подходили к обобщению лучшего боевого опыта. Иные товарищи исполняли роль простых регистраторов фактов, редко бывали в боевых подразделениях.

У нас в эскадрилье, например, была заведена хорошо зарекомендовавшая себя практика: при полете к цели на средних высотах ниже группы и на некотором удалении от нее посылалась пара штурмовиков. Противник обычно набрасывался на основную группу и тут же сам становился мишенью для летевших сзади

наших пилотов. Боевой порядок оказался стоящим, но в остальных полках дивизии он был принят на вооружение далеко не сразу.

В ту пору много хороших слов было сказано у нас о Герое Советского Союза старшем лейтенанте Николае Оловянникове. Он со своей группой один из первых в дивизии освоил полеты на предельно малых высотах. Трудность такого полета заключалась в том, что летчику весьма сложно вести визуальную ориентировку из-за быстрого углового перемещения. А малейшее неверное движение могло привести к столкновению с землей.

Но велика была и выгода. В таком полете, достигалась полная тактическая внезапность. У гитлеровцев уже не было необходимых секунд, чтобы скрыться от разящего штурмового удара или изготовиться к отражению его. Используя предельно малую высоту, группа Оловянникова разгромила на дороге Голубовка Борисовка смешанную колонну, состоящую из танков, артиллерийских тягачей и автомашин с боеприпасами. Штурмовики пронеслись над ошеломленным противником, как огненный смерч, оставив после себя исковерканную технику и обугленные трупы гитлеровцев.

В другом полете Оловянников и его ведомые взорвали железнодорожный мост и двух километрах севернее Борисовки. Удар был таким внезапным, что гитлеровские зенитчики даже не успели занять места возле своих орудий. Нам, летчикам, импонировала лихость Николая Оловянникова, помноженная на высший класс в боевой работе.

На таких вот примерах летного и тактического мастерства, героизма учились многие наши летчики, овладевали трудной наукой побеждать. А победы, к сожалению, нам доставались не без потерь.

Третьего августа 1943 года двенадцать самолетов нашего полка в составе двух групп вылетели с аэродрома Двоевка под Вязьмой для нанесения удара по эшелонам противника на станции Ярцево. Экипажи пролетели в стороне от объекта и ушли дальше на запад, а потом, развернувшись на цель, встали в круг.

Летчики атаковали стоящие под парами эшелоны. Сначала они сбросили бомбы, а во втором и третьем заходах стали обстреливать их эрэсами, из пушек и пулеметов. Увлекшись атакой, лейтенант Петров вырвал штурмовик из пикирования над самыми крышами вагонов и недопустимо близко подошел к своему ведущему. Чтобы не столкнуться, летчик резко отвалил от оборонительного круга и оказался без прикрытия. Взволнованный боем, удачно исправив свою оплошность, Петров позволил себе на секунду расслабиться и тут же оказался атакованным.

Фашистский истребитель бросился на отбившийся от строя штурмовик. "Откуда он взялся?" - только и успел подумать Славушка, как по самолету ударила пулеметная очередь. Тяжело ранило летчика. Из кисти правой руки фонтаном хлестала кровь.

Лейтенант Петров попытался вернуть поврежденный самолет назад, к кругу штурмовиков, из которого он так неосмотрительно вышел. Но тут последовала вторая атака, и снова огненная струя с близкого расстояния ударила по штурмовику. Самолет перестал слушаться летчика.

- Прыгай! - только успел крикнуть Петров воздушному стрелку.

Тот выполнил приказ. Оставшись один, тяжело раненный летчик не потерял присутствия духа и продолжал бороться за жизнь. Перед самой землей он все-таки вырвал машину из смертельного пике. Успел даже выключить зажигание, но посадка на фюзеляж получилась грубой. Ударившись головой о прицел, летчик потерял сознание.

Пришел в себя Славушка под вечер. Лежал он возле разбитого штурмовика. Кто-то вытащил летчика из кабины. Шлемофона на нем не оказалось. С гимнастерки были сорваны погоны. Карманы - вывернуты. Сняты сапоги.

- Мародеры проклятые! Фашистская нечисть! - выругался Славушка.

Он размотал уцелевшую портянку и как можно туже перевязал разбитую кисть правой руки. На перевязку ушли последние силы. Весь в холодном поту, лейтенант откинулся на спину. На фоне вечернего неба Славушка увидел стволы орудий. Он, оказывается, упал неподалеку от огневых позиций гитлеровской зенитной батареи. Летчик слышал отрывистую немецкую речь. Значит, эти зенитчики вытащили его из кабины штурмовика и обокрали. А не пленили лишь потому, что посчитали мертвым.

Все это Славушка сообразил, пока лежал, набираясь сил. Он решил отползти подальше от батареи. Не прополз и метра, как под ним предательски треснул сучок.

- Хальт! - раздался вдруг гортанный голос. Выстрелов из автомата Петров не слышал, но что-то сильно толкнуло его в плечо. Еще раз раненный, он кое-как добрался до кустарника.

Фашисты между тем, не найдя убитого возле упавшего самолета, поняли, что советский летчик жив. Они обшарили местность, но так и не обнаружили притаившегося Славушку.

Двое суток без воды и пищи пролежал Петров в зарослях. Раненое плечо распухло. Кисть посинела, а вверх по руке пошли красные полосы. "Плохи дела, подумал летчик, - гангреной

пахнет!" Он то бредил, то приходил в себя. Жажда стала нестерпимой, и Петров, не дождавшись сумерек, двинулся на поиски воды.

Только выбрался из кустарника, как его увидел здоровенный верзила гитлеровец.

- Ком! Хир руссише флигер! - заорал он своим.

На Петрова навалились пятеро. Связали, бросили в кузов автомашины и отвезли к себе на аэродром. Там раненого привели к гитлеровским асам из какой-то особой эскадры.

О существовании этого фашистского аэродрома под Ярцево не имели понятия ни у нас в полку, ни в дивизии. Проморгала разведка. А в результате мы понесли неоправданные потери. За два наших боевых вылета на Ярцево было сбито восемь штурмовиков.

Лейтенант Петров узнал об этом из хвастливого признания фашистов. Пьяный гитлеровский ас, перевирая буквы, читал по списку фамилии наших погибших летчиков:

- Ми-ха-иль За-ха-роф, Ми-ха-иль Крю-ков-ский, Бу-гай-цефф...

Однако, встретив ненавидящий взгляд советского летчика, гитлеровец перестал читать и махнул рукой. Что означал этот жест, Петров не понял: то ли просто увести, то ли увести и расстрелять?

Петрова отправили в концентрационный лагерь под Смоленском. После допросов и побоев Славушке с группой таких же, как он, военнопленных удалось бежать.

Чтобы не плутать по незнакомой местности и опять не угодить в лапы гитлеровцев, беглецы спрятались в высохшем без дождей водосточном коллекторе под шоссе. Оттуда по одному выходили в села за продуктами и на разведку. Славушку, ослабшего от ран и побоев, от этих вылазок освободили.

Мытарства попавших в беду бойцов и командиров кончились через несколько суток, когда в пригороды Смоленска ворвались советские танки. Теперь их направили: кого в медсанбат, кого в полевой госпиталь, а кого и в глубокий тыл. Лейтенант Петров попал в авиационный госпиталь своей воздушной армии. Там он поправился, отдохнул. Но правая рука осталась изуродованной. Медицинская комиссия признала офицера негодным к военной службе.

Однако Славушка не стал дожидаться, когда ему выдадут такой документ, и по собственной инициативе махнул в свой 198-й штурмовой авиационный полк. Он нашел нас, когда мы уже передислоцировались на аэродром Доброселье.

- Разрешите летать? - обратился лейтенант Петров к

командиру.

Тот не смог отказать ветерану полка.

- Летайте, Петров!

Славушка сделал несколько вылетов на боевом самолете. Но от напряжения опять открылась рана. Боли были такими, что не давали летчику ни сна, ни покоя. И тогда у командира состоялся с Петровым разговор... Трудно было майору Карякину найти подходящие слова, чтобы утешить воздушного бойца. Еще труднее было сказать Славушке, что он отлетался.

Лейтенант Петров сам пришел на помощь командиру:

- Похоже, не летать мне больше, товарищ майор?

- Ты, Вячеслав Иванович, с честью выполнил свой долг! - попытался смягчить удар командир.

В воздушных боях пять раз сбивали лейтенанта Петрова. Но он успел выполнить 67 боевых вылетов. Каждый из них был героическим. Чтобы не отправлять ветерана полка в тыл, командир предложил ему продолжать службу в батальоне авиационно-технического обслуживания.

- Только чтобы поближе к летчикам! - попросил Славушка.

Его просьбу учли и назначили дежурным по перелетам.

Ныне офицер запаса Вячеслав Иванович Петров живет в Рыбинске и трудится на родном заводе, откуда уходил защищать Родину. Ветеран войны ведет большую военно-патриотическую работу, рассказывает молодежи, как летчики старшего поколения сражались с врагом в небе родной Отчизны.

В боевом строю место Славушки Петрова занял новый летчик. Омолодился в связи с фронтовыми потерями личный состав и в других эскадрильях. Ветераны накапливали боевой опыт, но давался он дорогой ценой. Нередко мы получали, как говорят, синяки и шишки из-за эдакого лихого кавалерийского наскока на противника. Некоторые товарищи не всегда учитывали, что изменились методы и средства ведения войны, что нельзя воевать по старинке, что и враг стал намного хитрее и осторожнее.

Однажды нам было приказано нанести удар по станции Богушевск. Это - между Оршой и Витебском. Никто не знал, есть ли там эшелоны, насколько хорошо прикрыта станция зенитным огнем. Даже ведущий группы капитан Е. Селиванов не имел никакого представления о характере цели. Не имел и не искал нужных сведений. А когда спросил у него один из летчиков, что на этой станции обнаружено, тот беспечно ответил:

- Слетаем - будем знать.

Первым взлетел капитан Селиванов. За ним - его ведомые.

- Счастливого пути, командир! - пожелал мне старший сержант Коновалов.

- Спасибо, Юра! - кивком поблагодарил я механика.

Полет был длительным. Мы шли на полный радиус действия. Капитан Селиванов был мастером самолетовождения. Он никогда не терял ориентировки, с одного взгляда мог определить место своего самолета. На Богушевск мы вышли точно, предварительно сделав петлю, чтобы подойти к цели со стороны солнца.

Заход на цель со стороны солнца - наш испытанный тактический прием. Если вылет проходил утром, когда солнце светило с востока, предпочтительнее было выходить на цель с ходу. В дневные часы мы обычно строили маневр так, чтобы выйти на объект с юга. При вылетах под вечер, когда солнце близилось к западу, выгоднее бы

ло заходить с запада и удар по противнику наносить с тыла. Таким образом, солнце всегда было нашим союзником.

Была, правда, в этом деле и одна загвоздка. Расчеты зенитных батарей, кроме собственных данных, полученных путем визуального наблюдения, использовали информацию о пролете наших самолетов от постов оповещения, располагавшихся по всей территории, занятой противником. Это делалось в интересах противовоздушной обороны. Задолго до нашего подхода к цели зенитчики могли иметь представление о количестве, направлении и высоте полета группы.

Чтобы обмануть противника, мы шли на всякие хитрости, меняли курс и высоту, иногда проходили цель, оставляя ее в стороне, а затем энергично доворачивались и обрушивались на нее. Атака цели с доворотом была удобна еще и тем, что облегчала ввод самолетов в пикирование, позволяя достигать полной внезапности и наибольшей динамичности в действиях.

Ведущему группы необходимо было тщательнее оценить обстановку, уточнить расположение цели и зенитных батарей, условия освещенности, пеленг солнца. Обычно опытные командиры делали все это еще до вылета, используя сведения воздушной разведки. А в воздухе оставалось только уточнить эти данные.

...И вот мы над целью. Несколько вражеских эшелонов без паровозов стояли на станции и даже за ее входными семафорами, на самом узле не хватало свободных путей. Наша группа беспрепятственно сбросила бомбы и обстреляла эшелоны. Можно было запросто сделать и третий заход, но мы беспокоились, хватит ли горючего на обратный путь.

Когда прилетели домой и доложили командиру, что задание успешно выполнено, начальник штаба спросил:

- Как цель?

- Легкая, - безмятежно ответил Евграф Селиванов. - Эшелонов

много, а зениток нет!

Тут же было принято решение срочно организовать на Богушевск второй налет. Охотников лететь было немало. Решили взять молодых летчиков - для ввода в боевой строй. Командир не возражал: действительно, когда еще встретится такой благоприятный случай. В спешке мы не выделили группу подавления зенитного огня не

назначили группу прикрытия: с кем, дескать, бороться, когда на железнодорожном узле нет зениток?

К Богушевску подошли через три часа после нашего первого налета. Пожары были потушены, эшелоны стояли на прежних местах.

- Атакуем! - подал команду капитан Селиванов.

И только он перевел самолет в пикирование, как навстречу нас понеслись огненные трассы "эрликонов". Мне отчетливо были видны разрывы десятков фашистских снарядов. Никто не ожидал такого противодействия со стороны противника. Летчики даже не посчитали нужным выполнить противозенитный маневр. Насколько опасная это штука - самоуспокоенность. Два наших штурмовика были сбиты первым же залпом. Впечатление от огня было такое, будто за три часа, что прошли после нашего первого налета, фашисты успели стянуть на прикрытие Богу-шевска зенитные батареи со всего фронта.

Хорошо, что в том полете приняли участие опытные летчики нашей эскадрильи Николай Воздвиженский, Анатолий Асанов, Сергей Розенкин, Михаил Бабкин. Они особенно хорошо умели бороться с зенитными средствами противника. Нам уже было не до эшелонов. Действуя парами, штурмовики атаковали гитлеровские батареи.

Да, тот полет стал для нас предметным уроком - уроком борьбы с шапкозакидательством. Мы, конечно, нанесли гитлеровцам определенный урон, но нам досталось, пожалуй, больше. Почти каждая вторая машина была повреждена. От объекта уходили самостоятельно - кто как мог, без строя и без команды. Мне тоже пришлось возвращаться на подбитом самолете.

Плохо тянул мотор, почти напрочь был оторван зенитным снарядом руль поворота; и как я ни пытался его отклонять, самолет почти не реагировал на мои усилия. Пришлось в этот критический момент лихорадочно припоминать, что говорил нам в училище преподаватель аэродинамики об особых случаях полета при разрушении в воздухе хвостового оперения. Используя все, что было в моих силах и в возможностях самолета, я с трудом дотянул до своего аэродрома.

Неудачный вылет на Богушевск многому научил нас, подтвердив в общем-то хорошо известное еще с давних времен правило о том, что нужно серьезно относиться к подготовке к выполнению задания. Легких полетов, а особенно полетов на боевое задание, быть не может.

В тот же день в полк прилетел командир дивизии полковник Смоловик. Он справедливо отчитывал нас, грозился строго наказать.

Конечно, комдив имел все основания быть недовольным организацией боевых действий. Мы видели это и не возражали ему. У всех еще жива была в памяти история с аэродромом гитлеровцев под Ярцево, который мы обнаружили с большим опозданием. Тогда полк понес неоправданные потери. А теперь вот очередная неприятность... И виновниками ее были мы, командиры. Нам не положено забывать, что на войне нельзя расслабляться, терять бдительность и рассчитывать на авось.

Вечером комдив и прилетевший вслед за ним начальник политотдела собрали полк. Речь шла о недооценке разведки. На этом совещании ругали не только командиров. Молодые летчики и воздушные стрелки в полете тоже зачастую забывали об осмотрительности. Они почему-то не считали обязательным докладывать о том, что видели на маршруте или над целью. Иные экипажи даже бравировали, что, не изучая заранее обстановку в районе цели, все же выполняли задачу. Это стали считать у нас особым героизмом: пришел, увидел, победил! Уж если быть последовательным до конца, виноваты в этом были мы, командиры. Мы были молоды, поэтому сами иногда увлекались такого рода "героизмом".

В своем выступлении полковник Лозинцев говорил, что подобное пренебрежение разведкой дорого обходится нам. Умение организовать ее не приходит само собой. Остановившись на этом вопросе, он привел в пример нашего начальника штаба полка майора Полякова. Может быть, тот и надоедал порой летчикам, но старался всегда держать руку на пульсе событий, каждый раз спрашивая, что интересного экипажи видели в полете.

Иногда летчики недоумевали: чего добивается от них майор Поляков? Боевое задание выполнено, а что еще надо? Конечно, начальнику штаба, не летавшему в тыл врага, трудно урезонить летчиков. И здесь была вина командиров, потому что разведка должна интересовать их не меньше, чем Полякова.

Полковник Лозинцев посоветовал замполиту полка майору Зайцеву обсудить на партийном собрании вопрос об ответственности коммунистов за ведение разведки войск противника. И такое собрание состоялось. С докладом выступил заместитель начальника штаба. Мысли, высказанные им, оказались откровением для многих.

Товарищи вспомнили, как однажды из-за запоздалого доклада ушел из-под нашего удара гитлеровский бронепоезд. В другом случае, наткнувшись на разбитую нами переправу, успела изменить маршрут большая мотоколонна фашистов. С опозданием поднятая шестерка штурмовиков долго и безуспешно искала ее, пока ведущий не дал команду возвращаться домой.

Без разведки воевать нельзя. Ведь нужно уничтожать врага, а не гоняться за ним и бить по хвостам. Значит, необходимо постоянно изучать противника, своевременно разгадывать его планы и упреждать его действия.

Глава пятая. Над "Смоленскими воротами"

Фашистское командование придавало большое значение удержанию большого плацдарма между Днепром и Западной Двиной, образно названного "смоленскими воротами". Здесь сосредоточились войска гитлеровской группы армий "Центр". Отсюда относительно недалеко было до Москвы. С удобных аэродромов этого района фашистская авиация могла наносить удары по нашей столице. С потерей "смоленских ворот" враг лишался таких возможностей.

Советским же войскам через этот плацдарм открывался кратчайший путь в Белоруссию, а оттуда - в Польшу и Восточную Пруссию. Вражеская группировка в этом районе, по данным нашей разведки, составляла 850 тысяч солдат и офицеров. Она насчитывала 8800 орудий и минометов, 500 танков и самоходных орудий, примерно 700 самолетов. Немецко-фашистские войска занимали сильный оборонительный рубеж, состоявший из пяти-шести хорошо оборудованных полос общей глубиной до 130 километров.

Летчики нашего полка часто совершали полеты над этим плацдармом, уничтожая вражеские эшелоны на железнодорожных перегонах Спас-Деменск - Ельня Смоленск, Смоленск - Починок - Рославль, Ярцево - Смоленск - Орша, Орша Витебск. Под нашим контролем с воздуха находились все шоссейные дороги этого района, а также мосты и переправы.

В начале августа перед нашим общим наступлением полку была поставлена задача уничтожить две переправы через реки Устрой и Десна. Рано утром на боевое задание вылетели две шестерки штурмовиков. Через полтора часа группы возвратились

в полном составе. Летчики доложили, что действовать пришлось по запасным целям, так как оба моста оказались взорванными.

Здесь пригодилось то правило, которого мы неукоснительно придерживались, в каждом вылете обязательно заранее назначать помимо основной запасную цель. Это делалось на те случаи, когда цели были уже уничтожены или изменялась боевая обстановка, когда удар по заданному объекту исключался из-за близости своих войск.

- Туда ли вы летали, братцы? - усомнился майор Поляков, выслушав доклад.

Командиры эскадрилий Васильев и Семенов ответили утвердительно. Привезенные экипажами контрольные фотоснимки тоже подтвердили, что мосты действительно были взорваны.

- Может быть, это сделали летчики соседнего полка? - подал кто-то мысль.

- Нет, - после некоторого раздумья возразил начальник штаба, - это, видимо, работа партизан!

И действительно, как потом нам стало известно, дело... обстояло именно так. Преодолевая невероятные трудности, с риском для жизни партизаны разрушали коммуникации врага. Фашисты усилили охрану мостов, оградили подходы к ним колючей проволокой. Вдоль железных дорог были вырублены все деревья и кустарники. Впереди своих эшелонов гитлеровцы часто пускали нагруженные щебнем платформы, чтобы на них пришелся взрыв, если окажется железнодорожный путь заминированным. Однако все эти меры мало помогали врагу. Народные мстители успешно громили оккупантов, срывали их перевозки, уничтожали склады, сеяли панику в гитлеровском тылу.

В ту пору о размахе партизанского движения в тылу врага мы могли только догадываться по скупым сообщениям Советского информбюро. А теперь вот сами увидели работу советских патриотов в тылу врага. Два взорванных моста на нашем направлении как бы извещали летчиков полка о том, что советские партизаны находятся где-то совсем рядом, по ту сторону фронта.

Через несколько дней после нашего вылета на штурмовку мостов к нам на аэродром сел на вынужденную посадку летевший от партизан военно-транспортный са

молет с ранеными на борту. При перелете линии фронта он пострадал от огня гитлеровских зениток. Самолет отремонтировали. Раненых накормили и оказали им медицинскую помощь. Экипаж самолета пригласили в летную

столовую.

Командиром экипажа оказался уже далеко не молодой человек.

Два десятка лет пролетал он в довоенные годы на трассах Гражданского воздушного флота, а в войну попал служить в военно-транспортный полк, осуществлявший связь с партизанами.

Бывалый командир корабля рассказал нам много интересных подробностей о жизни и боевой работе партизан. Столовая была переполнена. Послушать летчика из военно-транспортной авиации хотелось всем.

Он говорил, что на участках Брянск - Карачев и Брянск - Гомель партизаны из объединенных отрядов подорвали в тот год несколько железнодорожных мостов, в том числе мост через Десну. По нему к фронту ежедневно проходило от 25 до 40 эшелонов, примерно столько же в обратном направлении с разбитой техникой. Шли эшелоны и с награбленным гитлеровцами имуществом. В товарных вагонах фашисты угоняли на каторгу советских людей.

Под ударами партизан все время находились такие крупные железнодорожные узлы, как Смоленск, Орша, Брянск, Витебск, Гомель, Сарны, Шепетовка, Ковель. Только за семь месяцев 1943 года партизаны пустили под откос около 1500 вражеских эшелонов.

Удары по коммуникациям противника наносились и в ходе летне-осенней кампании. Партизаны затрудняли врагу подвоз к фронту живой силы и боевой техники. Грандиозной по своим масштабам, количеству участников и достигнутым результатам была операция партизан, которую назвали рельсовой войной. Она планировалась Центральным штабом партизанского движения и началась в ночь на 3 августа 1943 года одновременным подрывом путей на многих ведущих к фронту железнодорожных магистралях. В первую же ночь, как нам потом стало известно, было взорвано около 42 тысяч рельсов. По мере наших успехов на фронте эти удары по тылам врага нарастали с каждым днем. Впоследствии, пролетая над лесными массивами Смоленщины и Брянской области, мы твердо знали, что, несмотря на оккупацию, подлинными хозяевами этих районов являются советские партизаны.

Наступление наших войск продолжалось. Враг дрался с ожесточением, цепляясь за каждый удобный рубеж. Несмотря на его непрерывные контратаки, советские войска продвигались вперед. К исходу 20 августа на нашем участке фронта были освобождены свыше 500 населенных пунктов, город и железнодорожная станция Спас-Деменск.

Чем дальше фронт продвигался на запад, тем труднее становилось нашим частям преодолевать оборону противника. Лесисто-болотистая местность затрудняла маневр пехоты, артиллерии и танков. В то время советским пехотинцам особенно необходима была наша помощь с воздуха.

Для более тесного взаимодействия штурмовиков с наземными войсками полковник Смоловик и начальник штаба дивизии подполковник Епанчин стали практиковать выезды авиационных представителей с радиостанциями на передний край. Они прямо с наблюдательных пунктов наших общевойсковых командиров наводили штурмовики на узлы сопротивления противника, его артиллерийские и минометные батареи, а также на рубежи развертывания гитлеровских подразделений перед контратакой. Авиационные командиры, находившиеся на станциях наведения, помогали штурмовикам обнаруживать цели, корректировали их действия, предупреждали об опасности, когда появлялись истребители противника.

При организации и осуществлении тактического взаимодействия с наземными войсками не обходилось и без курьезов. Однажды авиационный представитель 233-й штурмовой авиационной дивизии подполковник Божко, чтобы лучше видеть объекты противника, решил ночью на машине с мощной радиостанцией поближе подобраться к переднему краю. Но тут произошло непредвиденное. На этом участке в немецкой обороне оказалась брешь, и наш наведенец забрался глубоко во вражеский тыл. Никого не встретив на пути, он вскоре догадался о своей оплошности. Дабы не попасть в лапы к фашистам, подполковнику Божко пришлось "отступать" с большой осторожностью. К утру он занял удобную позицию и приступил к работе.

Целый день, с утра до ночи, штурмовики висели над вражеской обороной. В критические моменты мы не улетали от цели даже после того, как на самолетах кончались боеприпасы. Летчики пикировали на противника, заставляя гитлеровцев прятаться в окопах. За храбрость, мужество и мастерство, проявленные личным составом соединения в этих тяжелых наступательных боях, и за умелое взаимодействие с наземными войсками наша 233-я штурмовая авиационная дивизия была удостоена почетного наименования Ярцевской.

Фашистское командование любой ценой стремилось остановить наше наступление. Но, несмотря на строгие приказы, гитлеровцы не смогли остановить советские войска. Вслед за Ярцево был освобожден Смоленск. В тот же день 10-я армия под командованием генерала В. С. Попова изгнала фашистов из Рославля, а вскоре наши войска вступили на территории"

Белоруссии.

Это вступление явилось крупным военно-политическим событием в жизни белорусского народа. Трудящиеся республики два с лишним года вели ожесточенную борьбу в тылу врага. Сотни тысяч белорусов с беззаветной храбростью сражались с гитлеровскими оккупантами в рядах наших Вооруженных Сил. Теперь многим из тех, кто боролся в глубоком подполье, представилась возможность вместе со своими братьями - воинами всех национальностей Советского Союза принять участие в освобождении родной земли.

У нас в полку был митинг. Выступал командир дивизии полковник Смоловик, пожелавший нам новых боевых успехов в борьбе за освобождение Советской Белоруссии. Взволнованную речь произнес техник самолета белорус Иван Цесевич. Он призвал сослуживцев отомстить ненавистному врагу за поруганную родную землю. На речь Ивана Цесевича откликнулись летчики казах Токон Бекбоев и русский капитан А. Васильев. В нашем соединении воевали в то время представители семнадцати национальностей. В единой боевой семье каждый народ страны Советов вносил достойный вклад в нашу победу.

В результате летне-осенней кампании наши войска разгромили врага в битве под Курском, освободили Левобережную Украину и Донбасс, во многих местах форсировали Днепр и захватили крупные плацдармы на его правом берегу, изгнали оккупантов с Таманского полуострова и вступили на землю Белоруссии.

Правда, полностью овладеть "смоленскими воротами" нашим войскам пока не удалось. Центральные районы этой местности, с ключевыми позициями у Витебска и Орши, все еще оставались у противника. Но советские полки и дивизии преодолели сильные рубежи гитлеровцев по рекам Проня и Сож и создали все условия для того, чтобы продолжить свой победоносный путь на запад.

Пасмурным утром 12 октября 1943 года к нам в блиндаж прибежал запыхавшийся посыльный.

- Командиров эскадрилий на КП! - звонким голосом известил нас молоденький солдат. Он постоял немного в дверях блиндажа и уже от себя добавил: - Командир говорил - быстро надо!

- Ишь шустрый какой! - добродушно произнес капитан Васильев, на ходу застегивая комбинезон.

Всегда бодрый, неистощимый на выдумки, этот офицер легко переносил на войне трудности походно-боевой обстановки. Даже в самом малом умел он находить радость жизни, и уж во всяком случае никогда не давал унывать друзьям. Анатолий был уверен, что обязательно доживет до победы. Рядом с таким отважным

летчиком и добрым другом воевать было легче.

На КП нас встретил майор Селиванов.

- Выручайте, ребята, надо лететь! - совсем не по форме обратился к нам Евграф Иосифович.

Он был назначен командиром полка, заменив убывшего на повышение Карякина. Смена командного состава на фронте происходила быстро. Повышение по службе определялось не возрастом и выслугой лет, а количеством боевых вылетов, умением воевать, быть ведущим. Весь командный состав в полку составляли летчики, имевшие от пятидесяти до ста боевых вылетов.

К тому времени был уже опытным боевым летчиком и наш новый командир Селиванов. Он вырос и возмужал в родном полку. Здесь был командиром звена, эскадрильи, штурманом. Много раз в одном строю с нами летал на боевые задания. После назначения командиром Селиванов не сразу нашел верный командирский тон в обращении с летчиками. Мы понимали это и всячески помогали своему бывшему однокашнику утвердиться на новой должности, оберегали его авторитет.

Евграф Иосифович был грамотным офицером, хорошим летчиком и умелым организатором. Может быть, в этот раз он обратился к нам нарочито не по-уставному, чтобы подчеркнуть, что посылает нас на боевое задание в сложнейших погодных условиях не по приказу, а рассчитывая на нашу сознательность и самоотверженность.

Первым на слова командира отозвался Васильев.

- Раз надо, значит, полетим! - выразил он наше общее мнение.

Над аэродромом плыли низкие серые облака, из которых время от времени сеял мокрый снег, а в воздухе стояла густая дымка.

- Куда нужно лететь? - поинтересовался капитан Семенов. .

Начальник штаба майор Поляков тут же объяснил нам сложившуюся обстановку. Нужно было оказать поддержку с воздуха только что прибывшему на фронт соединению, вступившему в бой под белорусским селом Ленино. Положение осложнялось тем, что мы должны были штурмовать минометные и артиллерийские батареи противника, не зная заранее ни их координат, ни линия боевого соприкосновения войск.

- Смотрите по своим не ударьте! - напутствовал нас Евграф Иосифович. Действуйте повнимательнее с малых высот.

Хотя в общем-то задача была ясна, однако с командного пункта мы ушли озабоченными. Погода явно нелетная, а тут еще настораживало предупреждение командира полка относительно поиска целей, уточнения линии боевого соприкосновения и его

указание лететь на малых высотах.

Но приказ есть приказ. Перед вылетом майор Селиванов еще раз повторил наше задание, посоветовал, как лучше вести визуальную ориентировку, уточнил сигналы взаимодействия и, закончив, твердо произнес:

- Если вопросов нет, по самолетам!

Для выполнения этого боевого задания были отобраны лучшие летчики. У нас в эскадрилье ведущими пар шли Николай Воздвиженский и Михаил Назаров. В случае усложнения обстановки они с ведомыми должны были действовать самостоятельно.

По всему маршруту нас сопровождали сложные метеоусловия. Над линией фронта погода несколько улучшилась: выше поднялась облачность, рассеялась дымка. С малой высоты отчетливо было видно, что на земле идет бой. Горели подожженные снарядами деревни, по дорогам к фронту двигались грузовики с боеприпасами, мелькали вспышки орудийных выстрелов, видны были пушки на огневых позициях.

Но где свои, где чужие - сразу не разберешь. Решаю выйти на Ленино. И сразу к нашим самолетам потянулись трассы "эрликонов", а строй штурмовиков окутали клубки разрывов. Передаю летчикам по радио:

- Внимание, под нами противник!

Разведка боем проведена. Теперь мы знаем, где наш передний край. Как и было решено перед вылетом, парами атакуем огневые позиции противника. Огонь ведем комбинированный, обстреливаем батареи врага из пушек и эрэсами. С пикирования бросаем бомбы. На выводе из атаки ведут огонь по гитлеровцам наши воздушные стрелки.

Каждый из нас успел сделать по нескольку заходов на цели. Вижу, как работают наши летчики. Огненные трассы реактивных снарядов стремительно чертят пространство и обрываются у маскировочных сетей, которыми накрыты орудия противника.

- Молодцы, соколы! - слышу чей-то голос с нашей наземной станции наведения.

Похвала всегда радует. Уже нечем стрелять, нет больше боеприпасов, мы на бреющем проносимся над головами обалдевших от страха гитлеровцев. На выводе из пикирования мы так снижались, что в радиаторы штурмовиков набились срезанные ветки орешника.

После посадки докладываю начальнику штаба о результатах боевого вылета.

- А знаете, кого вы сейчас поддерживали? - многозначительно спрашивает майор Поляков.

- Как это кого? Пехоту!

- Наших товарищей по оружию - польскую дивизию имени Тадеуша Костюшко. Попятно?

- Не совсем!

- Для ясности срочно готовьтесь к повторному вылету. Цель прежняя артиллерия противника в районе Ленино. Да заодно посмотрите, как наступают поляки!

Весть о том, что под Ленино в бой с гитлеровцами вступила польская дивизия, быстро облетела аэродром, вызвала у наших воинов энтузиазм и новый прилив сил. За короткий срок штурмовики были подготовлены к очередному заданию. На бомбах, которые мы должны были сбросить на головы фашистам, появились надписи: "За свободную Польшу!", "Вперед, на Варшаву!", "В помощь польскому жолнежу!".

Так как погода улучшилась, то по решению командира дивизии число самолетов для повторного вылета под Ленино было увеличено. Много было дано нам советов, дружеских пожеланий. Общее мнение хорошо выразил инженер полка майор Воротилов.

- Вы уж там постарайтесь, хорошенько поддержите товарищей, по оружию, говорил он, - сами знаете, что значит для них первый бой за свою родину!

Наши летчики и воздушные стрелки хорошо понимали патриотические чувства солдат и офицеров дивизии имени Т. Костюшко, которые в суровое время присягнули на верность свободной Польше, поклялись укреплять братство по оружию с советскими воинами.

Сформированные Союзом польских патриотов, эти воинские части коренным образом отличались от довоенной польской армии, а также и от армии генерала Андерса, созданной на территория СССР в 1941 году по соглашению с лондонским эмигрантским правительством. По своему характеру и духу армия Аидерса была кастовой, буржуазно-помещичьей. Она отказалась воевать совместно с советскими войсками против немецко-фашистских оккупантов. В 1942 году через Иран армия генерала Андерса была выведена из СССР.

Только небольшая; часть офицеров решила остаться в Советском Союзе и продолжить борьбу с фашизмом. Весной 1943 года эти офицеры вступили в созданную на территории СССР дивизию имени Тадеуша Костюшко.

Новая польская армия создавалась как народная. Она была построена на демократических принципах. По просьбе Союза польских патриотов в польские формирования из Советской Армии были направлены добровольцы - опытные офицеры и

генералы из числа лиц польской национальности. Подготовка национальных офицерских кадров велась в польском военном училище в Рязани.

Так были преодолены трудности начального формирования польских частей. Скоро за дивизией имени Т. Костюшко появилась вторая польская дивизия - имени Генриха Домбровского, затем артиллерийская и танковая бригады, а также другие специальные формирования, составившие 1-й польский корпус под командованием генерала Зигмунда Берлинга.

16 марта 1944 года Советское правительство приняло решение о переформировании 1-го польского корпуса в польскую армию в СССР. Польские части были переведены со Смоленщины на Украину, на ближайшее к Польше стратегическое направление.

1 июля 1944 года, в канун вступления Советской Армии и 1-й польской армии на территорию Польши, в состав этого объединения входили уже четыре пехотные дивизии, кавалерийская бригада, пять артиллерийских бригад, танковая бригада, зенитная дивизия, саперная бригада и два авиационных полка. Вооруженное первоклассной боевой техникой, Войско Польское в СССР превратилось в значительную боевую и политическую силу, способную во взаимодействии с советскими войсками наносить серьезные удары по фашистам.

Много позже мне неоднократно приходилось встречаться с офицерами и генералами Войска Польского, которые в грозные октябрьские дни 1943 года начинали свой путь под Ленино. Примечательно, что 12 октября отмечается сейчас как день рождения Войска Польского.

Как-то незаметно подкралась к фронту третья военная зима. Еще вчера с высоты птичьего полета отчетливо просматривались проселки и тропинки, лес был разукрашен причудливыми красками осени. А сегодня, кругом белым-бело.

У нас выдалось временное затишье. Но наш новый командар полка не любит бездействия. Он решил со всеми летчиками произвести облет района аэродрома при снежном покрове..

Казалось бы, простое дело - визуальная ориентировка летом или зимой: запомни нужные ориентиры, курсы полета от них на свой аэродром. Вот и порядок. И все-таки 164] к зимнему пейзажу летчику каждый раз приходится привыкать как бы заново.

Снежная белизна слепила глаза. Резко уменьшилось и количество заметных ориентиров. А какие остались - смотрелись по-иному. Покрывались льдом и исчезали под снежной пеленой озера и реки. Снег как-то изменил конфигурацию населенных пунктов. Не стало видно ни подъездных путей к ним, ни

привычных глазу огородов и садов. И даже наше летное поле, заботливо обозначенное по краям елочками, казалось маленьким пятачком.

- Ничего... Умостимся! - самоуверенно протянул Костя Среднев и в первом же вылете, выполняя посадку, выкатился за черту аэродрома.

Причиной тому был все тот же обманчивый снежный покров.

Нет, предусмотрительность командира не была излишней. В тот же день летчики лейтенанты Я. Фоминых и Г. Кротов допустили в полетах временную потерю ориентировки. У Кротова едва хватило горючего, чтобы вернуться домой, а Фоминых так и сел у соседей.

- Снег ослепил, - пытался оправдаться Яша перед командиром, - и ориентиров совсем не видно!

Были у нас в тот день и другие нарушения. Особенно на посадке. Летчики ошибались в расчетах при определения высоты выравнивания, грубо приземляли машины. Помнил и я свой прошлогодний случай, а потому был особенно внимателен в первых зимних полетах.

...Не отходили в эти дни от самолетов инженеры и техники, авиационные механики и мотористы. Каждый из них стремился получше подготовить свой штурмовик к зимней эксплуатации. Инженер полка майор Воротилов виновато разводил руками:

- Кто же мог знать, что так рано выпадет снег!

На самом деле инженер хитрил. Он исподволь готовился к зиме, а сегодня опасался, как бы часть специалистов не сняли с самолетов и не послали на расчистку аэродрома. Правда, воины авиационного тыла сами успешно справились с этой задачей. Помогли волокуши и снеготаски, заблаговременно изготовленные солдатскими руками. В тыловых авиационных подразделениях было немало своих изобретательных мастеров-аэродромщиков.

Инженерно-технический состав полка своевременно закончил работу по переводу самолетов на зимнюю эксплуатацию. Наш самолет был признан эталонным в полку. Старший сержант Коновалов охотно делился опытом с молодыми механиками. Влюбленный в свою специальность, он все делал капитально, старательно, красиво. Наш штурмовик выглядел так, как будто только что сошел с заводского конвейера.

Каждый краник на нем блестел, каждая проволочная контровка имела "усик" строго определенной длины. Инструменты у механика хранились в исключительном порядке. Ключей и отверток имелся полный набор. На каждом инструменте - свое клеймо, чтобы, не дай бог, никто не "позаимствовал". Ни к кому Коновалов не бегал попросить шайбу,

прокладку, ключ. Такой у Юры был стиль работы, и инженер полка не раз ставил Коновалова в пример.

...С наступлением зимы в сводках Совинформбюро реже стали упоминаться названия западных оперативных направлений. Разве что изредка передадут о боях местного значении. Ясно было из этих сводок, что на Западном фронте - без перемен. И все-таки даже в период общего затишья на фронте мы вели активные боевые действия.

Наш полк базировался на трех полевых аэродромах - Доброселье, Большие Орловичи и Полом. Штурмовики наносили удары по узлам сопротивления противника, перешедшего к длительной обороне. Вдоль переднего края и в глубине обороны гитлеровцы настроили много долговременных огневых точек, создали несколько оборонительных линий, прикрыв их минными полями и проволочными заграждениями.

Штурмуя эти укрепления, мы наносили противнику немалый урон, постоянно держали его в напряжении. Боевые вылеты совершались ежедневно по нескольку раз. Но все же нам часто мешала погода. Снегопады, туманы, низкая облачность иногда накрывали аэродромы на двое-трое суток.

Мешали нам вынужденные длительные паузы в полетах, связанные с непогодой. После таких перерывов один за другим следовали срывы в работе. И это потому, что люди выходили из заданного ритма. То опаздывали на стоянки топливозаправщики, то задерживалась подвеска бомб, то аэродромщики не справлялись с подготовкой летного поля. Перерывы в полетах вызывали у летчиков ошибки в технике пилотирования, они расхолаживали также и инженерно-технический состав. После такой паузы оперативность в подготовке самолетов к заданию иногда подменялась торопливостью и ненужной суетой.

Правильно поступал майор Селиванов, стараясь не допускать больших перерывов в летной работе. Он держал полк в постоянной готовности к выполнению поставленной задачи. В нелетные дни командир обычно организовывал учебу с летчиками, и эти занятия мобилизовали экипажи на новые ратные дела.

В ту зиму на аэродроме Доброселье состоялась вторая в нашей дивизии конференция летчиков по обобщению боевого опыта. Посвящалась она вопросам взаимодействия штурмовиков с наземными частями, а также взаимодействию штурмовиков и истребителей прикрытия в боевом полете. На конференцию были приглашены офицеры из соседней истребительной дивизии, из штаба воздушной армии, представители взаимодействующих соединений.

С докладом выступил начальник штаба дивизии подполковник Епанчин. Офицеры любили слушать его. Говорил он всегда ярко, образно, подкрепляя свою речь убедительными примерами. И на этот раз офицер легко овладел вниманием аудитории. Выступление он начал с главного и неопровержимого тезиса, что бой обычно выигрывает тот, кто не рассчитывает на легкую победу, а обеспечивает ее постоянным поиском, повседневной кропотливой работой, кто на самый неожиданный маневр противника готов ответить смелыми, инициативными и решительными действиями, которые обеспечивают выполнение боевой задачи в короткий срок и с наименьшими потерями.

Подвижность войск, скоротечность боевых операций, большой их пространственный размах, резкое изменение обстановки и нарастание кризисных ситуаций требовали точных, согласованных ударов по противнику. Иначе он, ускользая из окружения, сам наносил контрудары, путал нам карты.

Совместные действия требовали четкого планирования и хорошей организации боя. Они включали в себя глубокую разведку, позволяющую вскрывать замыслы противника, определять его слабые и сильные стороны, разрабатывать и принимать хорошо обоснованные решения на боевые действия, четко и быстро доводить их до войск, а затем и обеспечивать выполнение. Вся эта работа обычно проделывалась в ограниченный срок в условиях непрерывного потока информации - информации порой неточной и противоречивой, из которой требовалось выбрать самую нужную и правдивую. Только таким образом достигалось хорошо организованное взаимодействие.

Штабам полков, дивизий и вышестоящих соединений приходилось быстро реагировать на меняющуюся боевую обстановку, передавать массу сведений поддерживающим и приданным подразделениям. Служба связи с помощью нарочных уже не соответствовала требованиям боя, так как она была неоперативна. Не всегда устраивала командиров и проводная связь. Чтобы облегчить общевойсковому командиру выполнение поставленной задачи, на командный пункт к нему были приглашены артиллерийские представители, обеспечивающие координацию действий пехоты и артиллерии. Вслед за артиллеристами на передовом КП рядом с общевойсковиками появились и авиаторы с радиостанциями наведения. Это был решительный шаг в организации надежного боевого взаимодействия. Но пока оно только еще налаживалось, испытывалось боем, и многие вопросы приходилось решать непосредственно в динамике наступления.

Много внимания уделили на конференции тактике действий

истребителей. Все-таки часто оставляли они штурмовиков без прикрытия. То они опоздают с вылетом, то потеряются на маршруте или уйдут за облака и там без прямой необходимости вступят в бой с противником, а на штурмовики в это время наваливается другая группа "мессершмиттов" или "фокке-вульфов".

К тому времени наши истребители еще не всегда могли вести воздушный бой в составе большой группы, часто теряли друг друга и становились жертвой собственной неосмотрительности. Беда была еще и в том, что на отдельных участках наших истребителей в воздухе порой оказывалось меньше, нежели гитлеровских. На какое-то время "лавочкины" и "яки" расчищали нам небо, а потом оно вновь заполнялось косяками "мессеров", "фокке-вульфов" и "юнкерсов".

Штурмовики переживали, когда у них на глазах огненной кометой летел к земле наш истребитель. В такой момент самим хотелось вступить в воздушный бой с противником, что, кстати сказать, мы и делали.

- Атакнем, командир! - предлагал, бывало, такой отчаянный летчик, как Коля Воздвиженский.

И мы атаковали противника. Подобное случалось неоднократно. Так что совершенно неправильна точка зрения, будто бы штурмовики при необходимости не могли вести активные наступательные воздушные бои из-за недостаточной маневренности Ил-2. Когда нам не мешала бомбовая нагрузка и не оставалось иного выбора, мы вели успешные воздушные бои, но главной нашей задачей были действия по наземным целям.

Взаимодействие с истребителями от вылета к вылету у нас все больше налаживалось. Обычно мы проходили над их аэродромом, они тотчас взлетали, строили свой боевой порядок в два яруса и на протяжении всего полета не позволяли противнику атаковать нас. Тесное, активное взаимодействие становилось у нас хорошей традицией. Истребители стали считать делом чести прикрытие штурмовиков в боевом полете.

Хорошо сближало нас и личное общение, встречи на конференциях. Высказав друг другу взаимные претензии, летчики - штурмовики и истребители со временем становились друзьями. Успешные совместные боевые вылеты одних и тех же полков и эскадрилий укрепляли у летчиков веру друг в друга. Истребители гордились снайперскими ударами штурмовиков, крепко помогавших наземным войскам, а мы благодарили отважных истребителей, которые, прикрывая нас, часто вступали в бой с численно превосходящим противником.

Так однажды мой хороший фронтовой товарищ командир

эскадрильи истребителей капитан Николай Спириденко, тремя парами прикрывая восьмерку штурмовиков, смело вступил в бой против 10 "мессеров". Два из них тут же были сбиты.

Тактическая мудрость командира нашего прикрытия состояла в том, что он не дал противнику втянуть себя в бой, отвлечь от основной задачи. Расчетливым, метким огнем истребители всякий раз отбивали атаки "мессеров", пытавшихся приблизиться к штурмовикам со стороны солнца...

В перерыве на конференции ко мне подошел летчик и весело спросил:

- Ефимов?

- Да, - отвечаю.

- А я - Пылаев!

Такой была наша первая встреча на земле.

С Пылаевым - одним из лучших летчиков-истребителей фронта - и его ведомыми наша эскадрилья сделала около тридцати успешных боевых вылетов.

Пилотировал он отлично, как положено истребителю. Часто менял направление полета. В воздухе был немногословен. Отдаст короткую команду и замолчит. Голос всегда уверенный и спокойный. Такую команду нельзя не выполнить.

Мне хотелось тогда спросить Евгения, как он, такой здоровяк, помещается в тесной кабине истребителя. Хотел, но не решился, посчитал неудобным. А Пылаев посмотрел на меня с озорной улыбкой и добродушно заговорил:

- Рад познакомиться в спокойной обстановке. А то все время фашисты мешали. Между прочим, я люблю прикрывать горбатых! Скорость у них хорошая. И работа получается... С огоньком!.. - Он поднял кулачище-кувалду и резко опустил. Скоро им жарко будет!

Уже тогда у этого летчика было свыше трехсот боевых вылетов. В воздушных боях он уничтожил пятнадцать вражеских самолетов. Победы, одержанные Пылаевым, свидетельствовали о том, что он настоящий мастер маневра и огня.

Случалось, в совместных полетах держать с нами зрительную связь истребителям мешала облачность. А в воздухе порой было много групп штурмовиков. Но и в этих случаях Пылаев отлично ориентировался в обстановке и никогда не терял нас. Конечно, и штурмовики увереннее чувствовали себя над целью, когда знали, что прикрывают их отличные ребята.

Только после того как мы заруливали на свои стоянки, истребители, качнув крылом, энергично взмывали над аэродромом и таяли в вышине. А мы желали нашим боевым друзьям благополучной посадки.

В ноябре 1943 года две эскадрильи нашего полка наносили штурмовой удар по вражеской обороне. К этому времени мы уже накопили достаточный опыт ведения боевых действий. Любой летчик полка знал, где следует искать зенитные батареи и танки противника, его артиллерию и минометы, вражеские опорные пункты. Штурмовики успешно выполняли поставленные перед полком задачи, действуя по боевым порядкам войск противника, переправам, железнодорожным узлам и эшелонам.

Этот опыт убеждал нас, что в тактике нет шаблона. Каждый последующий вылет даже по одной и той же цели не бывает точно похож на предыдущий. И это потому, что быстро меняется фронтовая обстановка, она в постоянное динамике: перемещается передний край, меняются силы и средства противника, его боевые порядки, усиливается или ослабевает огневое противодействие над объектами.

И вот мы в составе двух групп над полем боя. Линия боевого соприкосновения проходила по песчаному мелколесью, вдоль и поперек изрытому старыми и новыми окопами и траншеями. Каких-либо заметных ориентиров на местности не было.

Нам нужно определить, где свои, а где противник. Но напрасно штурмовики ожидали, что наша пехота обозначит себя белыми полотнищами, сериями ракет укажет направление атак. Так и не дождались летчики сигналов от своих наземных подразделений. Пришлось самостоятельно осуществлять поиск целей. Не так-то просто наносить удар по противнику, зная, что рядом находится свой мотострелковый полк. Бойцы и командиры, несомненно, обязаны были в этом случае проявить более высокую активность, постараться установить связь со штурмовиками, обозначить свое расположение.

Капитан Анатолий Васильев поступил тактически грамотно. Возвращаясь из боевого вылета, он увидел танковую колонну противника и всей группой нанес по ней удар. Несколько вражеских машин загорелось. Но колонна все-таки не была уничтожена. У штурмовиков кончились боеприпасы. После боевой работы Васильев собрал группу для следования домой. Вдруг летчики увидели на марше наш артиллерийский полк. Пушки были прицеплены к тягачам, колонна находилась в походном положении. Артиллеристы отдыхали, сидя в кузовах и на станинах орудий.

Штурмовики тут же развернулись и стали в круг. Ведущий качнул крылом, и летчики по очереди стали пикировать в направлении противника, давая понять артиллеристам, что враг близко.

Артиллеристы сразу поняли сигналы штурмовиков - заняли

огневые позиция и изготовились к бою.

Такая взаимная выручка часто помогала нам сообща одерживать победы над врагом.

В конце января при выполнении очередного полета был тяжело ранен мой воздушный стрелок. А случилось это так. О готовящемся боевом задании личный состав полка узнал накануне. Наша эскадрилья должна была лететь двумя группами на штурмовку опорного пункта противника в районе местечка Замостье.

Туда мы летели впервые. Полет предполагался на полный радиус. Но это нас не смущало. К тому дню у меня насчитывалось уже около 70 боевых вылетов, а у воздушного стрелка младшего сержанта Доброва - 50. За время совместных полетов мы научились понимать друг друга с полуслова.

Грамотный, расторопный, обладающий высокой осмотрительностью, воздушный стрелок быстро вошел в строй. Он хорошо изучил повадки вражеских истребителей. Появятся, скажем, у нас в хвосте "мессеры", сержант Добров мгновенно оценит обстановку, кратко доложит и откроет огонь. От метких очередей Юры "худые" шарахались в разные стороны, только бы увернуться от жалящих пулеметных трасс. Не могу припомнить случая, когда бы вражеские истребители атаковали нас и не были своевременно замечены Добровым.

В воздушном бою с истребителями и под обстрелом вражеских зениток Добров действовал спокойно и уверенно. Хорошо познав в боях тактику, мы всегда считали для себя врагом номер один зенитные батареи противника. Они были для нас более опасны, чем "мессеры" и "фоккеры". Истребители противника мы обычно обнаруживали своевременно и успевали приготовиться к отражению их атак. Первый же залп зениток всегда внезапен. В таком случае не успеешь даже выполнить противозенитный маневр. Может быть, гитлеровцы и сумели бы подбить хоть один штурмовик, если бы им был известен наш секрет: самолеты выполняли маневр не только всей группой, но и в самой группе каждый летчик маневрировал по курсу и высоте.

Мы использовали эту хорошо отработанную в боях тактику. Наша задача заключалась в том, чтобы всячески путать карты зенитчиков. С этой целью мы стремились по возможности незаметно для врага менять скорость и высоту в боевом порядке группы.

Очень многое в таком полете под зенитным обстрелом зависит от ведущего, его умения тактически грамотно действовать в зоне огня. Это знали и гитлеровские зенитчики, пытаясь в первую очередь сбить командира.

Если группа слетанная, а ведущий опытный и знающий свое дело, то успех в бою обеспечен. Недаром с некоторыми ведущими летчики любили летать, а с другими - не очень. Любили потому, что с ними везло. Конечно, такое везение на войне - не случайность. Может повезти раз или два, но если везет как правило, то это уже мастерство. Значит, ведущий - настоящий мастер штурмовых ударов. Это - высшая оценка для летчика-штурмовика, для командира.

И не случайно многие летчики-штурмовики - Герои Советского Союза сделали по двести и более боевых вылетов. Здесь никак нельзя сказать, что их успех везение. Если ведущие освоили искусство поиска цели, ведения воздушного боя, преодоления зенитного огня, вождения групп, значит, они освоили науку побеждать.

Искусству ведущих мы учились у наших лучших командиров, таких, как майоры Бондаренко, Карякин, капитаны Васильев, Селиванов, Сергеев. С нами проводились методические занятия, нам рассказывали об опыте лучших летчиков, успешно водивших группы на боевое задание. О самых смелых и умелых ведущих рассказывалось в выпускаемых листовках, с героев брали пример. Среди тех, кому доверялось водить в бой группы, появлялись все новые и новые имена.

...Итак, мы прошли линию фронта. Кажется, сделали все, чтобы наверняка выйти к цели. Но вскоре над населенным пунктом Бабичи группа попала под зенитный обстрел.

Первая мысль - развернуться и ударить по этой проклятой батарее. Но сознание долга взяло верх над чувствами: мы были посланы с другой задачей, и ее нужно выполнить. Батарею же можно уничтожить на обратном пути.

Когда дымки разрывов остались позади, я запросил по радио ведомых:

- Как обстановка?

- Все в порядке, - ответили летчики.

Перед Замостьем воздушный стрелок лейтенанта Бабкина сержант В. Орехов вдруг дал ракету. Она прочертила небо, и вся наша группа увидела, что на встречно-пересекающихся курсах с нами сближаются четыре "мессера". Истребители выполнили маневр и зашли с задней полусферы. Мы встали в оборонительный круг. Короткими прицельными очередями воздушные стрелки отогнали противника.

- Сейчас еще своих приведут, сволочи! - растягивая слова, зло проговорил сержант Добров.

Что-то непонятное творилось с моим воздушным стрелком. За время наших совместных полетов впервые вражеские истребители

были обнаружены не им. И почему-то сегодня в короткой схватке с "мессерами" я не услышал такой знакомой просьбы Доброва: "Круче вираж, командир. Еще круче!"

"Ладно, - решил я, - с Добровым разберемся дома, а сейчас надо приготовиться к штурмовке цели". На окраине Замостья, куда мы держали курс, размещался большой склад горючего. Его нужно уничтожить.

При подлете к цели внимательно осматриваемся. Ох как много надо увидеть за считанные секунды! Смотрю, нет ли поблизости истребителей противника. Прозеваешь-снимут ни за понюх табаку. Убедившись, что горизонт чист, перевожу взгляд на землю, ищу цель.

А гитлеровские зенитчики уже тут как тут. Навстречу под крылья штурмовиков потянулись гирлянды красных шаров - рядом рвутся снаряды. Со стороны, наверное, красивое зрелище. Но нам не до красоты. Попадание в самолет одного такого "шарика" - смерть для экипажа. Мы бросаем машины из стороны в сторону, стараясь уйти подальше от трасс. Наконец лейтенант Бабкин, выделенный для подавления зениток противника, заставил их замолчать. А мне и другим ведомым удалось выбрать подходящий момент для начала атаки. Сваливаю машину в пикирование и подаю команду:

- Атакуем!

Летчики последовали за мной. А через несколько секунд шестнадцать стокилограммовых бомб упали в районе хранилища, подняв багрово-черные султаны.

- Хорошо ударили, командир, вижу взрывы и пожары, - опять очень вяло доложил Добров.

О наших удачах воздушный стрелок обычно докладывал бодрым голосом, а тут вдруг как-то скис. "Что-то с ним случилось. Ну ладно, на аэродроме разберемся", - думаю я. А ведомые докладывают о большом пожаре в районе цели. Черный дым поднялся на километровую высоту. Значит, склад с горючим взлетел на воздух. Хорошо... И вдруг в наушниках шлемофона голос Доброва:

- Выше нас, сзади слева четыре "мессера"!

Вот это прежний Добров, его знакомый четкий, лаконичный доклад. Ни одного лишнего слова, и вся обстановка представлена точно. Это опять тот самый отчаянно смелый сержант Добров, которого я так люблю за отвагу и мастерство.

Уж он-то никогда не подводил в бою. Да, без драки с "мессерами" нам, кажется, не обойтись. Приказываю ведомым сократить дистанцию и интервалы. До линии фронта - рукой подать. Может быть, над этой огненной чертой, прикрывая наши

наземные войска, патрулируют советские истребители?

До ряби в глазах всматриваюсь в даль. Эх, чертяки, молодцы! О радость! В ясном небе отчетливо вижу четыре "яка". Выше - еще четыре. Это Алабин со своими "маленькими". Слышу его голос по радио. Теперь и я кричу в эфир ведомым:

- Горбатые, смотрите - наши истребители!

Скорее к ним под защиту! Мы вылетали в десятибалльную облачность, тогда сопровождение нам не требовалось. Но за линией фронта облачность внезапно оборвалась. Что делать? Не возвращаться же обратно! Так и пошли на цель без прикрытия. Подобным образом мы ходили не раз и хорошо знали, как надо действовать при встрече с истребителями противника.

У полковника Смоловика, находившегося на своем командном пункте, тоже, видимо, было неспокойно на душе. Комдив выпускал нас в полет, предполагая, что он будет проходить в условиях десятибалльной облачности. Но когда стало ясно, что облака растаяли, Смоловик настоял, чтобы нам навстречу вылетели истребители.

До чего же радостно стало на сердце, когда мы увидели своих. И сразу догадались, кто выслал нам подмогу. Дорогой ты наш комдив, Валентин Иванович! Оказывается, ты не только можешь критиковать нас за ошибки в воздухе, выговаривать за различные упущения при обучении и воспитании подчиненных, но и умеешь в трудную минуту приходить на помощь!

- Юра, - тороплюсь обрадовать своего воздушного стрелка, - нас встречают наши истребители.

Добров промолчал. А потом слабым голосом доложил:

- Меня ранило, командир.

- Ранило? Где же это? Вероятно, когда нас обстреляли зенитки? - спрашиваю Доброва.

- Наверное, там.

- Почему сразу не доложил?

- Так вы бы повернули обратно!

Вот, оказывается, в чем дело: Юрий не хотел, чтобы из-за его ранения сорвался боевой вылет. И пока мы летали, он, истекая кровью, продолжал выполнять свои обязанности, то впадая в забытье, то опять приходя в сознание. Приходилось только удивляться мужеству и стойкости этого девятнадцатилетнего паренька. Какой все-таки молодец мой Добров!..

- Добров, жив?

- Порядок, командир!

Понимаю, что до порядка далеко. Мне не нравится слабый голос воздушного стрелка. Нечего и думать о том, чтобы дотянуть до дома. Сержанту Доброву требовалась неотложная медицинская

помощь. И как только под крылом самолета показался передовой аэродром истребителей, я немедленно пошел на посадку, доложив по радио, что на борту тяжело раненный стрелок.

Сажусь и еще на выравнивании замечаю мчащуюся по кромке летного поля машину с красным крестом. Вижу и авиационных специалистов, спешащих к месту нашей посадки. Как можно мягче приземляю самолет. Но на пробеге его неожиданно повело вправо.

Убегая от вышедшего из повиновения штурмовика, бросились врассыпную мотористы, механики, техники. Чтобы не столкнуться с самолетом, резко затормозила и санитарная машина. Штурмовик развернуло чуть ли не на 180 градусов. Потеряв скорость, Ил-2 остановился на заправочной. Как потом выяснилось, здоровенный осколок зенитного снаряда пробил колесо да так и остался в ступице. Оттого машину и стащило с полосы.

Но все это стало мне известно потом. А первое, что я увидел, когда вылез на крыло самолета, - забрызганный кровью фонарь кабины воздушного стрелка и белое как мел лицо Доброва. Когда мы вытащили его из самолета и переложили в "санитарку", Юрий подозвал меня, жестом попросил наклониться и прошептал обескровленными губами:

- Командир, не берите никого на мое место. Я вернусь!

- Хорошо, Юра! - пообещал я.

Очень долго я летал на боевые задания с разными воздушными стрелками, пока не стало ясно, что Добров не вернется.

Ровный боевой ритм нашей фронтовой жизни иногда нарушался всякими неожиданными событиями. Такова война. Утром 1 марта летчик нашего связного самолета По-2 лейтенант М. Ильин, весь в крови, вскочил в землянку нашего командного пункта с ошеломляющей вестью.

- Начальника политотдела убили! - доложил он командиру и, обессиленный, опустился на скамью.

Раненного в голову летчика перевязали, дали успокоиться. Только тогда Ильин смог рассказать, как все произошло. Начальник политотдела дивизии полковник Михаил Алексеевич Лозинцев после совещания в штабе армии вылетел к себе на аэродром. Истинно авиационный офицер, он всегда предпочитал связной самолет легковой автомашине. И лейтенанту Ильину часто приходилось летать с полковником Лозинцевым. Михаил Алексеевич все свое время обычно проводил в боевых полках. Видимо, и в тот день начальник политотдела с каким-то неотложным делом торопился в часть.

И вдруг из-за облаков вынырнула пара "мессершмиттов". Первым их заметил полковник Лозинцев и тронул летчика за плечо:

- "Мессеры"!

Не раз бывавший в переделках лейтенант Ильин сразу понял, в чем дело. Он резко потерял высоту и, перейдя на бреющий полет, стал петлять по опушкам леса, по балкам и лощинам.

Гитлеровские истребители потеряли было наш "кукурузник". Но они знали, что далеко улететь он не мог. Один из фашистов взмыл вверх и тут же увидел По-2, продолжавший полет на малой высоте.

Тотчас последовала атака. Пулеметная очередь гитлеровца угодила в наш беззащитный самолет. Пули в нескольких местах продырявили обшивку, разбили мотор, ранили летчика. Одна из них оказалась смертельной для начальника политотдела. Так погиб в полете полковник Лозинцев. Раненый лейтенант Ильин нашел в себе силы посадить свой По-2 на окраине села Красное, рядом с аэродромом, где базировался наш полк и звено связных самолетов.

Как ни тяжела была утрата, она не вызвала уныния в рядах коммунистов и всего личного состава соединения. Гибель старшего товарища еще больше сплотила наши ряды. Авиаторы поклялись отомстить врагу за смерть начподива.

Воспитанник рабочего класса Тулы, Михаил Алексеевич Лозинцев пришел в военную авиацию по путевке Ленинского комсомола. Мечтал стать летчиком, но по стечению обстоятельств был направлен в авиацию на партийно-политическую работу. После упразднения института комиссаров в 1942 году он возглавил политический отдел соединения.

На фронте полковник Лозинцев показал себя умелым организатором и воспитателем личного состава, настоящим знатоком военного дела. Знание специфики авиации позволяло ему активно воздействовать на летчиков, техников, механиков и других авиационных специалистов, повышая их моралыно-боевой дух. Партийной работе он отдавал все силы и энергию человека, до конца преданного своему делу.

Начальник политотдела никогда не одобрял действий тех летчиков, которые уходили на задания, как говорят, очертя голову, в расчете на удачу.

- Нет, просто на "ура" фашиста не возьмешь, - говорил он на последнем для него партийном собрании. - Сама жизнь учит нас, что противника надо хорошо знать. Только в этом случае мы сможем бить его наверняка.

Очень много внимания уделял Михаил Алексеевич Лозинцев

обобщению лучшего боевого опыта и передаче его летчикам, техникам, воздушным стрелкам, механикам. Первым из политработников он поддержал командиров в том, чтобы каждого летчика убедить, заставить тщательно готовиться к любому боевому вылету. Начальник политотдела не только поддержал, но и помог командирам организовать в подразделениях надлежащий контроль. Не было в нашем соединении такого хорошего, доброго дела, в котором не принял бы участия полковник Лозинцев.

По-отечески заботливо относился полковник Лозинцев к молодежи, верил в нее, всячески старался выдвигать способных летчиков на командирские должности.

Правда, Карякин и Селиванов не очень охотно отдавали своих пилотов на выдвижение в другие части. Но начальник политотдела не отступал. Он убеждал командиров, что их воспитанники - наследники и продолжатели боевой славы части - щедро отдадут другим то, чему сами научились в передовом коллективе, у хороших наставников.

Часто беседовал полковник Лозинцев с летчиками об их боевой работе. Вместе с ними он анализировал тактику фашистских летчиков в различных видах боя, советовался, какие контрманевры можно противопоставить противнику. А от политработников требовал широко пропагандировать опыт наших лучших воздушных бойцов, самоотверженный труд инженерно-технического состава. Начальник политотдела учил воинов сочетать в бою стойкость с умением, мужество с творчеством и боевым мастерством.

Михаил Алексеевич никогда не упускал возможности встретиться с летчиками, техниками, механиками и другими специалистами, чтобы поговорить с ними по душам, услышать живое солдатское слово, помочь воинам добрым советом, воодушевить их на славные ратные дела.

Анализируя вместе с товарищами те тяжелые бои, которые вела наша 233-я штурмовая авиационная дивизия под Москвой, на Курской дуге и у "смоленских ворот", полковник Лозинцев часто говорил нам о неотделимости идеологической и организаторской работы, одобрял действия тех командиров и политработников, которые воспитывали у летного и инженерно-технического состава высокую сознательность, стойкость в бою, мужество и отвагу.

Обычно после бесед с солдатами и офицерами говорил с гордостью: "Какой у нас замечательный народ! Его не победит никто. Верность делу Ленина, высокий боевой дух, непоколебимая убежденность в своей правоте, готовность выполнить любую задачу - вот качества человека, делающего

победу над фашизмом".

И он писал в партийных билетах погибших волнующие и гордые слова: "Коммунист... погиб в бою, до конца выполнив свой воинский долг". Это было, пожалуй, одной из самых трудных обязанностей начподива.

Но на место погибшего в строй вставали десятки молодых борцов за наше правое дело. Полковник Лозинцев охотно давал рекомендации в партию тем, кто храбро и умело вел себя в бою. Когда погиб капитан Малинкин, трое молодых летчиков нашей эскадрильи подали заявления с просьбой о приеме в партию. В их числе было и мое. Одну из рекомендаций мне дал полковник Лозинцев. И на партийном собрании он горячо поддержал наши кандидатуры.

Нас принимали как особо отличившихся в боях. Но перед коммунистами полка, настоящими героями, наши боевые дела казались нам незначительными, будничными. Мы видели это и стремились к большему. Наш боевой путь еще только начинался. Чтобы оправдать доверие коммунистов-однополчан, тех, кто голосовал за нас, хотелось совершить что-то значительное, немедленно вылететь в бой.

И вот однажды перед боевым вылетом к моему штурмовику подошел полковник Лозинцев. В руках он держал только что выписанный партийный билет в красной обложке. Вручив его мне, начальник политотдела крепко пожал руку и сказал, напутствуя:

- Делом оправдайте высокое звание коммуниста!

Часто можно было встретить нашего начальника политотдела на старте, на командном пункте, на стоянке, и всюду он был нужен людям. Изо дня в день Михаил Алексеевич активно вникал в жизнь дивизии. Он жил вместе с нами от боя до боя. Провести перед вылетом собрание, организовать беседу, политическую информацию, вручить товарищу партийный билет, приступить на митинге, выпустить листок-молнию о героях боев - в этом полковник Лозинцев видел глубокий смысл и призвание политработника.

Высокая идейность летного и инженерно-технического состава, неколебимая вера в победу и в правоту нашего дела - все это воспитывалось в сердцах воинов кропотливой, порой незаметной партийно-политической работой наших лучших пропагандистов и агитаторов, пронизывавшей, по существу, всю жизнь боевых полков.

Глава шестая. Здравствуй, край партизанский

В начале 1944 года в ходе боев войска нашего фронта освободили Рогачев, Калинковичи, Мозырь, подошли к Витебску и

Бобруйску. Они заняли выгодные рубежи, с которых летом началась знаменитая Белорусская операция "Багратион".

30 мая мы перебазировались ближе к фронту, на аэродром Монастырщина. Наш полк полностью был укомплектован личным составом и боевой техникой. В боевом строю прибавилось летчиков, воздушных стрелков, техников, авиационных механиков, оружейников. На аэродром было завезено достаточное количество горючего и боеприпасов.

Скорые перемены, которых ждали на фронте, благотворно влияли на настроение личного состава. Летчики, воздушные стрелки, инженеры, техники, младшие специалисты и воины авиационного тыла тщательно готовились к предстоящим боям.

Придавая огромное значение быстрейшему освобождению Советской Белоруссии, Ставка Верховного Главнокомандования решила усилить авиацию на западном направлении за счет 4-й воздушной армии.

Это было сколоченное авиационное объединение, накопившее к тому времени большой боевой опыт на Юго-Западном фронте, при защите Кавказа, в боях на Кубани и в Крыму. Командовал тогда 4-й воздушной армией генерал-полковник авиации Константин Андреевич Вершинин.

Наша 233-я Ярцевская штурмовая авиационная дивизия передавалась в состав этого прославленного объединения. Командованию и всему личному составу было ясно, что такая передача - не просто формальный акт. Прежде чем посылать наших летчиков-штурмовиков в бой, командующий решил проверить их выучку. Было проведено тактическое учение, на котором летчики отрабатывали действия по переднему краю обороны противника.

На полигон привезли много трофейных танков, орудий, автомашин, закрасили старые пробоины, и мы вторично стали бить этот ставший мишенями хлам.

Группы ходили на малой высоте. Штурмовики наносили сосредоточенные удары, согласованные по месту и времени.

За работой летчиков наблюдали генерал Вершинин, офицеры штаба армии, работники политотдела. Наши товарищи, как говорят, показали товар лицом. Ни одна группа не опоздала с выходом на цель. Все бомбы и снаряды штурмовики уложили по мишеням. Ни разу не нарушилась двусторонняя связь командного пункта с экипажами. Отлично была выполнена и тактическая вводная с перенацеливанием групп в воздухе.

- Хорошо действуют! - так оценил нашу работу командующий.

На учении присутствовал командир 230-й штурмовой авиационной дивизии Герой Советского Союза генерал-майор

авиации Гетьман. Командующий показал на очередную нашу группу над полигоном и, обратившись к Гетьману, сказал:

- Да, лихие ребята в двести тридцать третьей дивизии. Есть чему поучиться у них.

Исполнялось три года со дня вероломного нападения фашистской Германии на Советский. Союз. Советский народ и его армии сдержали натиск многомиллионной армии противника, нанося ему невосполнимые потери в живой силе, вооружении и боевой технике. Фашистская свора, с огнем и мечом прошедшая по городам и селениям десяти европейских государств, выдохлась, а ее военная машина стала давать осечку на нашей земле. Уже в первый военный год советские войска разгромили гитлеровцев под Москвой, уничтожив их отборные ударные группировки. Затем последовали Сталинград, Курская битва, Смоленск, победы под Севастополем и на Карельском перешейке, под Ленинградом и Новгородом. Наши войска форсировали также крупные водные преграды, как Дон, Северский Донец, Десна, Волхов, Днепр, Южный Буг, Днепр, Прут, Серет, Нарва, Свирь, и тем самым показали, что все валы и крепости, о неприступности которых разглагольствовали гитлеровские генералы, не могут устоять перед силой советского оружия.

Успехи на фронте поднимали боевой дух наших авиаторов. Мы ждали начала наступление.

...Еще не светало, когда меня разбудил посыльный.

- Срочно на КП!

Там над картой склонились командир полка, начальник штаба и оперативный дежурный капитан Беклемишев. Начальник штаба водил карандашом вдоль линии фронта. Она проходила по реке Проня. За рекой - позиции немецких войск.

Командир оторвал взгляд от карты, чтобы выслушать мой доклад, и сказал:

- Полетите фотографировать, передний край обороны противника.

За несколько дней до предстоящего вылета полковые умельцы приспособили на моем самолете аэрофотоаппарат для выполнения перспективного фотографирования наземных объектов из кабины воздушного стрелка.

Для того чтобы, скажем, сфотографировать передний край обороны противника, требовалось пролететь вдоль линии фронта, направить аппарат перпендикулярно курсу самолета под небольшим углом к горизонту. В таком положении воздушный стрелок мог фотографировать из своей кабины участок вражеской обороны в несколько километров.

Об этой рационализации было доложено начальнику штаба.

Майор Поляков заинтересовался нашей работой и предложил опробовать аппаратуру в воздухе. Сделать контрольные снимки взялся адъютант эскадрильи лейтенант А. Павлин. Он был инициатором этого эксперимента. Перед вылетом пришлось еще кое о чем подумать. Для бокового перспективного фотографирования нужно было снимать подвижную часть фонаря кабины воздушного стрелка. Но при этом возникла опасность: при маневре самолета стрелка могло выбросить из кабины. Нужно было изобретать и привязную систему.

Мой самолет, "двоечка", частенько был объектом всевозможных экспериментов. На капоте мотора мы приклепали штырьки, на бронестекле нарисовали различные метки: черточки, кружки. Это все творчество летчиков. Для лучшего прицеливания. В задней кабине была установлена вторая приборная доска: на ней указатели скорости, высоты, другие приборы. Это - работа воздушного стрелка. В гондолах шасси рационализаторы установили аппараты для фотографирования результатов атаки - об этом позаботился начальник разведки полка. В фюзеляже стоял второй передатчик, установленный по рекомендации начальника связи. Прямо-таки не боевой самолет, а летающая лаборатория.

А теперь нужно было снимать фонарь задней кабины, проводить там дополнительную электропроводку для управления фотоаппаратом, приспосабливать привязную систему. Такую переделку уже не мог выдержать мой доселе терпеливый механик. Против был и старший техник эскадрильи С. Репин. Гроза пришла, откуда мы ее и не ожидали. Инженер полка майор Воротилов категорически запретил снимать фонарь стрелка.

- Не позволю самовольничать! - возмущался он.

Ничего не оставалось делать, как снова идти к командиру полка. Наконец согласие было получено. Всех удалось убедить, что дело задумано хорошее и его надо довести до конца.

Первым объектом фотографирования избрали свой аэродром. Здесь мы знали каждый кустик, каждую тропинку, а знакомую местность легче дешифрировать. Пробный полет был выполнен успешно. После посадки фотоаппарат бережно сняли и отнесли в фотолабораторию.

- Пусть проявит пленку начальник фотослужбы, а то еще засветят эти ребята, - выразил недоверие фотолаборантам лейтенант Павлин.

Но напрасно беспокоился Павлин. Специалисты отлично обработали фотопленку. Изготовленный фотопланшет показали командиру полка. Результаты превзошли все ожидания. Как на ладони получился на фотографии наш аэродром. На переднем

плане - землянка командного пункта, штурмовики первой эскадрильи, а дальше рассредоточенные машины второй эскадрильи, бомбосклад. Рационализаторское предложение было принято.

И вот сегодня у меня боевое задание - сфотографировать передний край обороны противника. Снимки очень нужны нашим наземным войскам.

Поставив задачу, командир коротко объяснил обстановку:

- Вас будут прикрывать шесть истребителей. Встреча с ними - над городом Мстиславль. Западнее его из белых полотнищ выложат стрелу острием на запад и поставят белые дымы.

Взлетаю, делаю круг над аэродромом и беру курс на Мстиславль. Над городом нас поджидали три пары наших истребителей. В сопровождении такого эскорта лечу вдоль дороги Мстиславль - Рясна.

- Видно, неспроста нас сегодня так охраняют, - слышу голос Леши Павлина, летящего за воздушного стрелка и главного фотографа.

Выполняю маневр, чтобы пройти вдоль переднего края обороны противника на высоте 50 метров. Истребители тоже снижаются, но не очень охотно, видно, не совсем понимают мой замысел.

У немцев под носом на большой скорости низко прохожу вдоль линии фронта, а Павлин тем временем производит фотосъемку. По нашему самолету бьют зенитки, стреляют танки, крупнокалиберные пулеметы - стреляют все, кто может. Разноцветные трассы проносятся впереди, справа, слева и сзади, выше и ниже нас. Слышу несколько прямых попаданий... Наконец первый заход выполнен, разворачиваюсь на обратный курс и делаю повторный заход уже на высоте 20 метров. И опять нас сопровождает зловещий фейерверк огня.

- Фотографирование с подсветкой! - смеется Павлин.

Смех смехом, по снимки делать надо, а вокруг пляшет смерть. Делаю вид, что ухожу от линии фронта. Вдали разворачиваюсь и выполняю третий заход на минимально допустимой высоте. Немцы словно взбесились - нас сопровождает огненная метелица. Сделать бы маневр, но маневрировать нельзя - боюсь испортить "фото". Так и летим напролом. Сквозь грохот мотора, сквозь ураган взрывов, свист пуль и визг осколков слышу, как во все горло кричит Павлин:

- Безумству храбрых поем мы песню!..

Секунды кажутся вечностью. Но вот кончается третий заход. Ухожу с набором высоты от линии фронта.

- Не отстали истребители? - спрашиваю Павлина.

- Нет. Над нами!

Тем временем один из них подошел поближе, и летчик, увидев меня, выразительно покрутил пальцем у виска: дескать, в своем ты уме, парень? Вероятно, истребители не знали, какое мы выполняли задание, а объясняться с ними некогда.

На аэродром вернулись без приключений. Там нас уже ожидали представители из штаба дивизии. После посадки фотоаппарат был доставлен в лабораторию. Но снимков мы уже не видели. Их срочно увезли в штаб фронта. На следующий день на аэродром передали, что командующий фронтом объявил экипажу благодарность за отличные фотоснимки переднего края. Это было 22 июня 1944 года, в канун Белорусской операции.

С рассветом 23 июня во всю свою богатырскую мощь заговорила, загрохотала наша артиллерия, посылая с левого берега реки Проня десятки тонн раскаленного металла, сметая с лица земли долговременные точки фашистов, перепахивая взрывами окопы и траншей гитлеровцев. Отрадно было сознавать, что и мы причастны к этому важному делу, сфотографировав укрепления немцев и расположение их войск на направлении нашего главного удара и доставив командованию последние данные о вражеской обороне.

Полтора часа бушевал огненный смерч над позициями врага, И все эти девяносто минут летчики-штурмовики не находили себе моста из-за вынужденного бездействия: низкая облачность, моросящий дождь, плохая видимость исключали боевую работу авиации в первые часы наступления. Это означало, что нашей пехоте, артиллерии, танкам без помощи с воздуха пришлось форсировать реку и закрепляться на ее правом берегу. Досадно, но что сделаешь.

А сколько нами было выполнено разведывательных полетов накануне наступления, сколько сил было затрачено на подготовку к боевым действиям... Мы тщательно изучили вражескую оборону на большую глубину. И вот, когда особенно нужна наша помощь пехоте, мы вынуждены сидеть. Еще вчера была отменная погода и метеорологи не предсказывали никакого ухудшения. Все было предусмотрено в этой фронтовой операции, кроме... метеоусловий. Да, погода нам не подвластна.

Во второй половине дня дождь прекратился, улучшилась видимость, в облачности появились разрывы.

- Старший лейтенант Ефимов, на разведку погоды! - приказал командир полка.

- Парой бы слетать, а? - выпрашивал у меня разрешение не переносивший бездействия лейтенант Бабкин.

Но задание уже получено, и менять его не было нужды. Мне

приказано посмотреть, не затруднит ли ограниченная видимость полет штурмовиков над своей территорией, оценить условия посадки. Требовалось также посмотреть захваченные плацдармы, не залетая далеко в тыл к противнику, и вернуться обратно.

На выполнение этой задачи ушло пятьдесят минут. И вот мой Ил-2 мягко приземляется на зеленое поле начавшего просыхать после дождя аэродрома. Командир уже ждет меня. Понимаю, насколько дорога каждая минута: быстро выключаю мотор, соскакиваю с крыла и докладываю:

- Лететь можно! Над линией фронта облачность высокая, дымки нет, да и над аэродромом погода приличная.

- По самолетам! - командует майор Селиванов.

Нет, эта команда не была следствием необдуманной торопливости. Наш командир все учел и предусмотрел. Если он не уверен в подготовленности кого-нибудь из командиров экипажей, такого малоопытного летчика не выпустит в полет.

Накануне наступления у нас было много всевозможных тренировок, проверок, репетиций. Полет был заранее спланирован и продуман в деталях.

Нам предстояло поддерживать войска 49-й армии при форсировании реки Проня, обеспечивать закрепление частей на правом берегу, а также уничтожать живую силу и технику врага в районе Ханьковичи, Перелоги, Новоселки.

До наступления темноты летчики полка сделали по три-четыре боевых вылета. А пилоты первой эскадрильи во главе со своим командиром А. Васильевым - по пять. Прилетят летчики с задания - а их уже ждут техники и механики. Быстрый осмотр самолета, заправка горючим, маслом, подвеска бомб, эрэсов, зарядка бортового оружия - и снова старт.

Дивизия активно наращивала удары по противнику. Все большими силами мы штурмовали отходящие вражеские мотоколонны, уничтожали танки и артиллерию на позициях и на марше. Мы били фашистов не только на поле боя, но и в глубине их обороны, ибо одна из целей, которой стремилась достичь наша дивизия, состояла в том, чтобы сорвать планомерный отход противника, не дать ему закрепиться. И этой цели мы достигли. Под непрерывными ударами штурмовиков отступавший противник не смог задержаться даже на таком широком водном рубеже, как река Березина. Активные действия штурмовиков по войскам и коммуникациям противника продолжались с началом Белорусской операции и до полного окружения вражеской группировки в районе Минска.

В разгар нашего наступления разведка донесла, что противник начал отход с занимаемого им рубежа по дороге от

Ханьковичей на Могилев. Большое движение автомашин на этой магистрали объяснялось тем, что гитлеровцы не смогли использовать для отвода техники проселочные дороги, размокшие после сильных дождей.

Этим мы и воспользовались, сосредоточив все свои усилия на уничтожении врага на главных маршрутах его отступления. Противник поспешно уходил на запад, стремясь избежать окружения. Наши же войска, успешно продвигаясь вперед, рассекали на части фронт немецкой обороны, клиньями входили в тылы гитлеровцев. Путем непрерывного огневого воздействии мы старались замкнуть с воздуха пока еще открытую горловину котла и не дать врагу вырваться из него до подхода в этот район наших танков. Непрерывно, группа за группой, наши самолеты появлялись над противником, отыскивая и уничтожая его разрозненные колонны.

В процессе окружения и последующего уничтожения вражеских войск летчики наносили удары в тесном взаимодействии с нашими наступающими частями и соединениями. Теперь они уже четко обозначали свой передний край полотнищами, ракетами или цветными дымами. Авиационные представители, находившиеся на станциях наведения, постоянно информировали ведущих групп штурмовиков, показывая им наиболее важные цели.

Несмотря на быстрое перемещение линии фронта и сложную наземную обстановку, у нас не было случаев, чтобы штурмовики не нашли свою цель. Летчикам порой приходилось выполнять по два-три холостых захода, чтобы наверняка ударить по противнику.

В воздухе одновременно находились десятки самолетов. Бывало, выходишь из атаки, а навстречу уже идет очередная группа. По цвету кока винта или номеру самолета определяешь, кто ведет группу. А иногда слышишь по радио команды и по голосу узнаешь боевых друзей из других полков, с которыми по нескольку раз в день мы встречались в небе.

Однажды мы наносили последовательные удары по скоплению гитлеровцев юго-восточнее Минска. Здорово тогда действовали штурмовики из братских полков. Их ведущими были Петр Крайнев, Алексей Мочалов, Михаил Ступишин, Виктор Рубцов - отважный авиатор, который к тому времени был уже командиром 312-го штурмового авиаполка. Он не только сам успешно громил врага, но и уделял много внимания обучению и воспитанию молодежи.

Самым удачным у нас с Бабкиным в первый день наступления был третий боевой вылет. Уже перед самым заходом солнца

обнаружили мы переправу через реку Бася у деревни Хилькевичи.

Фашисты поспешно отступали за реку по дороге Золотье - Сухари. На переправе скопилось много машин, танков, артиллерии. Узенькая понтонная дорожка не могла вместить всех, кто спешил поскорее удрать на запад. На берегу сгрудились артиллерийские тягачи, машины, танки. Нельзя было упустить возможность разгромить это скопление фашистов.

- Атакуем, Миша! - кричу ведомому.

И мы делаем заход за заходом, несмотря на огонь зениток. Надо разбить или закупорить переправу. Нельзя позволить врагу уйти за реку. С пикирования сбрасываю бомбы и после вывода левым боевым разворотом взмываю над целью для повторной атаки. Вижу самолет Бабкина. Он следует моему примеру. Вот его машина в пикировании, от штурмовика отделяются бомбы, стремительно несутся вниз, к переправе, и точно ложатся в цель. Дым застилает все вокруг, мешает прицелиться. У переправы паника. Переправа, что называется, запечатана накрепко. Веду по ней огонь из пушек и эрэсами.

После освобождения этой территории нашими войсками группа контроля, которую возглавлял капитан Беклемишев, осмотрела переправу. Офицер рассказал, что одна бомба упала рядом с тяжелым танком, находившимся на понтоне. Взрыв бомбы вызвал детонацию его боекомплекта. С машины сорвало башню и отбросило на несколько метров в сторону. Танк провалился и вместе с понтоном пошел ко дну. А перед переправой валялись обгоревшие остовы машин и несколько десятков убитых гитлеровцев.

Вечером командир полка сделал разбор боевых действий. Ни в личном составе, ни в технике у нас потерь не было. Как принято говорить: все самолеты вернулись на свою базу!

Удачно действовали и летчики из братских полков. У них тоже не было потерь. Это во многом объясняется тем, что нас надежно прикрывали истребители 172-го авиаполка 309-й Смоленской истребительной авиационной дивизии. Даже при плохой видимости наши друзья не покидали нас, вовремя предупреждали об опасности, а при необходимости смело бросались на противника. Когда же воздушная обстановка была относительно спокойной, истребители вместе с нами атаковали наземные цели. Если же закипал воздушный бой, то и штурмовики в свою очередь обрушивали огонь на подвернувшийся под пушки "мессер" или "фоккер". Штурмовики смело боролись и с зенитками противника. Как правило, в каждой группе выделялись экипажи подавления средств ПВО, чтобы обеспечить действия товарищей.

По донесениям штаба, только за один день наступления летчиками полка было уничтожено до двух батальонов пехоты противника, сожжено семнадцать танков, десятки автомашин и бронетранспортеров, подавлен огонь десяти зенитных и пяти полевых артиллерийских батарей. На боевом счету первой эскадрильи был один "фокке-вульф", сбитый, коллективным огнем воздушных стрелков, дружно отбивавших атаку вражеских истребителей.

- Начали хорошо,- сказал в заключение командир,- но завтра надо воевать лучше!

Отдавая предварительное боевое распоряжение, он сказал, что в ближайшие дни полк будет действовать в направлении Могилева, поддерживая наземные войска на поле боя и уничтожая отходящего противника в его оперативно-тактическом тылу.

Первые дни наступления обещали жаркое лето.

Все дальше на запад откатывался фронт. Все чаще гремели салюты в честь освободителей советской земли. Для развития успеха на участке 49-й армии наше командование ввело подвижную мотомеханизированную группу генерал-лейтенанта Тюрина. В ее ближайшую задачу входило перерезать шоссейную дорогу Могилев Орша. Нашей 233-й штурмовой авиационной дивизии предстояло обеспечить с воздуха успех этой операции.

При подходе к Днепру шедший в авангарде группы мотострелковый полк, усиленный танковым батальоном, неожиданно был остановлен сильным артиллерийским огнем противника. Наши танки попробовали взять правее, но наткнулись на большое минное поле. Обойти противника слева мешало болото.

Перед фронтом мотострелкового полка гитлеровцы поставили стену заградительного огня. На дороге и по обочинам в узкой полосе наступления рвались вражеские мины и снаряды. Было подбито несколько наших танков. Продвижение к Днепру застопорилось. Надо было принимать срочные меры.

Вопрос о дальнейших действиях наших наземных войск был решен с помощью авиации. К тому времени у нас получили широкое применение радиостанции наведения. В наступательных боях они следовали в боевых порядках передовых частей. Вот и тогда с генералом Тюриным находился командир нашей авиационной дивизии полковник Смоловик.

- Попробуй возьми его в лоб! - сокрушался Тюрин, наблюдая за огнем противника. - И обойти нет возможности...

Увидев нашего комдива, он спросил:

- Может, летчики выручат?

Надо сказать, что в тот период общевойсковые командиры не всегда рассчитывали на авиационную поддержку. Но как только полковник Смоловик ознакомился с результатами работы штурмовиков, он сам предложил генералу Тюрину план совместных действий. Прежде всего решено было уточнить обстановку.

Для этого была вызвана пара экипажей. Через полчаса авиационная разведка установила, что у гитлеровцев в тылу огромная колонна машин, отходящая к Орше. Стало ясно, что противник прикрывает ее, надеясь сохранить свои силы.

В воздух срочно были подняты штурмовики. Полковник Смоловик понимал, что по скоплению вражеской техники надо нанести мощный сосредоточенный удар. Наша первая группа вышла к цели. Ведущий старший лейтенант Н. Воздвиженский тотчас связался со станцией наведения и доложил о большом скоплении живой силы и техники противника.

- Атакуйте колонну! - приказал комдив Смоловик.

- Вас понял! - коротко ответил Воздвиженский.

За этой группой к цели шли еще несколько восьмерок из братских полков. Их вели офицеры Крайнов, Оловянников, Мочалов.

Штурмовики прежде всего ударили по голове и хвосту вражеской автоколонны, растянувшейся примерно на десять километров. Движение приостановилось. На дороге образовались пробки. От метких очередей загорелись автомашины, взрывались автоцистерны и боеприпасы. Спасаясь от огня, гитлеровцы бежали в лес, подальше от дороги. Видя, что их автоколонна обнаружена и разгромлена, стали отступать и находившиеся до этого в засадах группы прикрытия фашистов. Вскоре ослаб, а потом и вовсе прекратился артиллерийский огонь противника, сдерживавший наш мотострелковый полк.

- Молодцы штурмовики! - горячо пожал руку нашему комдиву генерал Тюрин. Передайте сердечную благодарность летчикам!

Воспользовавшись паникой в стане врага, перешли в атаку наши танки с десантом на броне. С воздуха их по-прежнему поддерживали штурмовики, а еще выше в небе барражировали советские истребители. Скоро дорога Могилев - Орша была перерезана. Продолжая развивать наступление, танкисты вскоре подошли к Днепру. Пехота с ходу форсировали реку и закрепилась на другом берегу.

Так сложилась обстановка на нашем участке фронта к утру 26 июня. А к полудню противник окружил наш плацдарм. Его пехота, усиленная артиллерией и танками, попыталась сбросить советские войска в Днепр. В районе села Барсуки оказалась

сильная группировка немцев.

Наш 198-й штурмовой авиационный полк ближе других базировался к фронту. С командным пунктом полка опять срочно связался полковник Смоловик.

- Поднять восемь самолетов для уничтожения живой силы и боевой техники противника в районе села Барсуки! - приказал он.

- Вас понял, вылетает восьмерка! - ответил начальник штаба.

Группу повел Анатолий Васильев. Два дня назад его самолет был сильно поврежден зенитным огнем. Летчик дотянул до своего аэродрома, как говорят, на честном слове. За ночь штурмовик Васильева отремонтировали. И вот уже снова Анатолий поднял свою группу и повел на плацдарм.

- Я - "Ветер-четыре", - называл свой позывной полковник Смоловик, - бейте артиллерию и самоходки гитлеровцев на опушке леса, севернее села Барсуки.

Штурмовики с ходу ударили по скоплению живой силы и техники противника. А тем временем к цели уже подошла вызванная Смоловиком очередная восьмерка Ил-2 под командованием отважного летчика командира эскадрильи капитана Алексея Семенова. В течение нескольких часов над Барсуками побывало около восьмидесяти наших самолетов. Гитлеровцы подвергались здесь непрерывным ударам с воздуха и из-за этого не могли развернуть активные боевые действия. Штурмовики не давали им поднять головы.

К вечеру через Днепр была наведена переправа, и на правый берег сплошным потоком пошли наши танки, самоходные установки, артиллерия, машины с боеприпасами - основные силы 49-й армии. Замысел врага - сбросить наши войска в Днепр - был сорван. Советские войска развивали успешное наступление, неся освобождение родной Белоруссии.

За пять дней нашего наступления каждый летчик полка совершил от пятнадцати до двадцати боевых вылетов. Мы порядком устали, но на сердце было радостно: бежит фашист под натиском наших войск, все меньше и меньше советской земли остается под пятой неприятеля. Приятно было сознавать, что мы, штурмовики, вносим свой вклад в разгром врага.

О такой работе мечтали мы с Толей Украинцевым, когда искали под Москвой свой полк. Но моего друга по училищу давно нет в живых. Значит, я должен бить врага и за себя, и за него. А где теперь тот лейтенант-артиллерист, который ругал тогда авиацию?.. Встретиться бы сейчас и спросить, доволен ли он нашей работой.

Основания для глубоких философских раздумий у меня были. В тот день, 26 июня 1944 года, состоялся мой сотый боевой вылет. Мы летали с Бабкиным на свободный поиск и уничтожение переправ через Березину. Это здесь в 1812 году бесславно закончился поход Наполеона на Россию.

...День был ни исходе. Но облачность так и не рассеялась. Нижний край ее буквально висел над лесом. Идем несколько в стороне от реки, наблюдаем, сами маскируемся на фоне леса. Вода в реке кажется свинцовой и холодной. Вдруг видим что-то похожее на переправу. Так и есть! Гитлеровцы навели понтонный мост и поспешно гнали по нему свою технику. Цель - стоящая. Решил атаковать ее. Нас, очевидно, не ждали здесь: был уже поздний час, погода явно нелетная. Зенитки так и не открыли огня.

Выполняем с ходу первую атаку, и осколочные бомбы накрывают переправу.

- Повторим еще разок! - передаю ведомому.

Блинчиком разворачивается на малой высоте, ложимся на обратный курс и повторяем атаку. Теперь наш огонь пришелся по автоколонне, остановившейся у переправы. Горят машины, мечутся в дыму фашисты, а мы, упоенные боем, решаем еще раз пройтись над переправой.

Наконец наша работа закончена. Почти совсем стемнело, когда прилетели домой. Посадку произвели с ходу, бел традиционного круга над аэродромом. Некогда!

- Ну, с чем вернулись, гусары? - встретил нас командир, обеспокоенный нашей задержкой. Он выслушал доклад и с укором добавил: - Надо укладываться в отведенное время.

Наш командир не признавал необоснованного риска. "Смелость - хорошее дело, - часто говорил он на разборах. - Но если смелость от пустой лихости - это плохо. Я за тот героизм, который основан на здравом расчете и умении".

Мы, конечно, разделяли точку зрения командира.

И все-таки рисковать нам приходилось часто. Что сделаешь? Без риска нет боя. Вот и сейчас хотя фашист и отступает, но он еще силен. Малейший наш промах видит и использует. Поэтому мы всегда стараемся выкроить время, чтобы на земле спокойно разобраться где были молодцы, а где не совсем. После таких вот раздумий хотелось снова и снова "проиграть" предстоящий вылет в нескольких вариантах. Одержанные в небе победы давали право говорить, что мы летали не на пустой лихости и побеждали не только смелостью. Мы тщательно готовились к каждому боевому вылету, а мудрость тактики, может быть, чаще всего постигали в бою.

Однажды в полк пришло приказание: срочно поставить дымовую завесу перед фронтом нашей стрелковой дивизии, неудачно занявшей оборону ночью на болотистой местности. Вода была так близко, что наши бойцы не могли окопаться и несли потери от минометного и артиллерийского огня противника. Под прикрытием дымзавесы предполагалось отвести дивизию на новые рубежи.

- Ведущим летит старший лейтенант Ефимов. Его заместитель - старший лейтенант Воздвиженский, с ними полетят... - и далее командир назвал еще шесть летчиков.

Пока оружейники подвешивали на самолеты стокилограммовые дымовые бомбы, мы стали прикидывать, как лучше выполнить задачу. Дымзавес мы раньше не ставили, опыта в этом деле никакого. Сообща решили сбросить бомбы с

интервалами в пятьдесят метров, но так, чтобы все они легли на одной линии.

Закончив предварительную подготовку, мы с Воздвиженским переглянулись. Конечно, принятое на ходу решение, как лучше сбросить ДАБы, было нелучшим, но иного варианта мы не нашли.

И вот наша восьмерка на боевом курсе. Бросаю бомбы первым. За мной Воздвиженский. Мы идем в горизонтальном полете на высоте 400 - 500 метров. Гитлеровцы ведут огонь из всех видов оружия. Это самая невыгодная для нас высота в зоне обстрела. Но что сделаешь, такого режима полета требовал избранный нами вариант действий. Маневрировать мы не могли, поэтому наши самолеты оказались изрешеченными снарядами, пулями и осколками.

Можно ли было найти лучший вариант для выполнения стоящей задачи? Оказывается, можно. В этом мы убедились уже в полете, когда вышли на цель и встали на боевой курс.

Дымовая завеса была поставлена. Под ее прикрытием дивизия энергичным броском вышла из зоны обстрела. Мы тоже возвратились без потерь, и на аэродроме нашу восьмерку ждала благодарность от командования фронта.

Приходилось летать и на такие задания, которые, можно сказать, выходили из общего ряда. Вспоминается такой случай. Нам приказали срочно взлететь, чтобы обнаружить и уничтожить неуловимую батарею противника, доставлявшую много беспокойства бойцам переднего края.

- Похоже, маневрируют и стреляют "фердинанды",- инструктировал нас майор Поляков, зная, что фашистские самоходки могут вести огонь на большую дальность.

На поиск кочующей батареи мы вылетели четверкой. Это была "охота", которая чуть не окончилась конфузом. Мы прочесали все опушки леса, но ничего подозрительного не обнаружили. Не провалилась же эта батарея сквозь землю! На всякий случай вышли на железную дорогу. И там пусто. Лишь на лесном полустанке темнели не заслуживающие внимания то ли крытые платформы, то ли полувагоны, выкрашенные в какой-то неопределенный цвет. Их было четыре или пять. Паровоза не видно. Ну, думаю, тратить бомбы на старые платформы не имеет смысла, надо искать батарею...

Так бы и ушли мы от этого, как нам показалось, не заслуживающего внимания объекта. Но помогли распознать цель... сами фашисты: не выдержали у них нервы. Враг решил, что он обнаружен, и поспешил упредить нас. С последней обшарпанной платформы вдруг забила малокалиберная зенитка. Вдогонку штурмовикам метнулись огненные трассы "эрликонов".

- Командир, это бронепоезд! - доложил воздушный стрелок.- Ловко замаскировались, гады!..

Теперь все понятно. Бронепоезд на короткое время подходил поближе к переднему краю и вел методический огонь по площадям. Закончив огневой налет, быстро откатывался в лес, а наши батареи, засекавшие противника по выстрелам, били уже по пустому месту.

На этот раз пришла расплата. Обнаружив цель, штурмовики тотчас свалились на нее в стремительной атаке. Ввожу соответствующие поправки в прицеливание и нажимаю кнопку бомбосбрасывателя. Чувствую, самолет "вспухает", - значит, бомбы оторвались. На выводе из пикирования в развороте ищу взглядом разрывы. Вот они - четыре багровых фонтана взметнулись на железнодорожной насыпи перед бронепоездом.

"Эх, если бы ведомые не подкачали! Такая цель!.."

Но тут же слышу возбужденный голос своего воздушного стрелка:

- Накрыли!

Когда мы развернулись для повторного захода, то увидели бронепоезд, окутанный дымом и пылью. Для верности еще раз обстреляли его пушечно-пулеметным огнем и эрэсами. Зенитки теперь уже молчали. Значит накрыли!

Кто знает, куда дели гитлеровцы свой бронепоезд: отправили в ремонт или списали в металлолом?.. Во всяком случае, после той штурмовки огневые налеты по расположению наших войск прекратились.

Каждый боевой вылет расширял наш тактический и военный кругозор. И все-таки мы не переставали учиться. Учились на своих удачах и промахах, которых в общем-то тоже было немало. И расплачиваться за каждую ошибку приходилось уже не двойкой, как в школе, а кровью. Это слишком дорогая плата за боевой опыт.

В период с 29 июня по 10 июля наша дивизия вела боевые действия в поддержку наземных частей, уничтожая живую силу и боевую технику противника, отходившего к Минску. Штурмовики атаковали артиллерию и танки гитлеровцев, пытавшихся сдержать наши наступающие войска.

Рассекая на части вражеский фронт, наши танкисты стремительными бросками рвались на запад, оставляя позади себя в белорусских лесах полуразгромленные группы гитлеровцев. Объединяясь в "кочующие котлы", а попросту в банды, они порой нападали на наши тыловые части, обозы, а иногда совершали набеги на аэродромы. Офицерам штаба полка, инженерам и техникам, механикам, мотористам и воинам

авиационного тыла приходилось в то время не только обеспечивать боевые вылеты, но и думать о том, как при необходимости отразить нападение врага. В связи с этим командир приказал каждому авиатору постоянно иметь при себе готовое к бою личное оружие.

7 июля наш братский штурмовой полк перебазировался в район поселка Смиловичи. На одной из машин к месту новой дислокации переезжала группа авиационных специалистов во главе с капитаном Дранго. На обочине дороги возле деревни Красевичи солдаты увидели приземлившийся связной самолет. Летчик доложил, что в этом районе его обстреляли гитлеровцы. Он показал на хлебное поле.

- Они и сейчас там.

- А много их? - спросил капитан Дранго.

- Около сотни...

- Точнее! - потребовал капитан.

- Точнее сказать не могу. Не успел сосчитать.

Капитан Дранго решил действовать. Только вот как захватить гитлеровцев, чтобы не понести зря потери?

В эти минуты на дорого показалась разведгруппа одной из наших частей в составе двенадцати бойцов. Дранго, не раздумывая долго, принял над ними командование. Объяснив задачу, он повел авиационных специалистов и разведчиков в атаку. Чтобы помочь товарищам, поднявшийся в воздух летчик пикированием показал место, где засели гитлеровцы.

Между советскими бойцами и фашистами завязалась перестрелка. Пулеметные очереди косили рожь.

Три наших бойца были ранены, но из боя не вышли. В перестрелке был убит гитлеровский офицер в чине майора. Оставшись без старшего, немецкие солдаты предпочли сдаться. Так смелость и решительность советских воинов позволили им одержать победу над превосходившей их по численности вражеской бандой.

Большую группу спрятавшихся во ржи фашистов обнаружил также старший лейтенант Васильев. Это случилось на полевом аэродроме возле села Озеры. Толя поднялся в воздух для облета своего Ил-2 после ремонта. Взлетел, сделал круг над аэродромом и тотчас пошел на посадку.

- Почему так быстро сели, Васильев? - спросил руководитель полетов.

- Фашисты подходят к аэродрому, товарищ майор!

Полк был на задании в воздухе. Часть инженерно-технического состава выехала на новый аэродром. Для обороны аэродрома удалось набрать девятнадцать воинов во главе со

старшим лейтенантом Хандрыкиным. Развернули на стоянке самолет Васильева, поставив его так, чтобы стрелок мог вести обстрел в нужном секторе.

Здесь же, к нашему стыду, выяснилось, что некоторые авиационные специалисты, отлично знающие самолет, не умеют обращаться с личным оружием.

- Заберите у меня автомат и дайте карабинку! - обратился к ведавшему оружием старшему сержанту Сафонову пожилой механик.

- Куда запал вставлять? - недоуменно крутил гранату другой авиационный специалист.

Нашлись и такие воины, которые ни разу не были на стрельбище. И все это выяснилось в тот момент, когда надо было принимать бой.

- Как же это так? - спрашивал командир у начальника штаба.

- Некогда было заниматься стрельбой, товарищ майор, - в смущении отвечал Поляков.

К сожалению, в то время стрелковую подготовку для солдат и сержантов в авиации считали делом второстепенным. Иные авиационные командиры рассуждали, что карабин механику ни к чему. Его оружие - самолет, пусть он и содержит его в постоянной готовности к бою. Аэродромы от передовой далеко, в атаку авиационным специалистам не ходить. Так зачем же попусту тратить время на огневую подготовку?

Словом, когда Хандрыкин поднял авиационных специалистов в атаку, стрелять и бросать гранаты пришлось всем. Бой есть бой. Правда, фашисты оказали слабое сопротивлении и поспешно отступили в лес.

Разрозненные, деморализованные остатки немецких частей и подразделений стремились вырваться из окружения. Как правило, эти блуждающие группы не вступали в бой, если их не вынуждала обстановка. Днем они скрывались в лесах, ночью пробирались на запад. Многие сдавались в плен. И тогда брела такая колонна в лагерь для военнопленных в сопровождении двух-трех наших солдат.

Но случалось, что фашисты задавали нам неожиданные "загадки". Однажды в перерыв между боевыми вылетами летчики отдыхали у своих самолетов и обсуждали только что законченный бой. Техники и механики готовили машины к очередному заданию. Занятые своими делами, ни летчики, ни техники не заметили, что в направлении аэродрома, рассыпавшись в цепь, наступает группа гитлеровцев численностью до двух батальонов. Первым увидел врага механик самолета, стоявшего на краю летного поля, сержант Попков.

- Фашисты! - закричал он и кубарем скатился с плоскости.

С нашей стоянки тоже всех как ветром сдуло. Летчики, техники, механики залегли у самолетов, изготовившись к бою. Воздушные стрелки забрались в кабину штурмовиков и прильнули к пулеметам. Но вдруг кто-то из наших командиров догадался громко крикнуть по-немецки:

- Хонде хох!

Гитлеровцы остановились и подняли руки. От группы отделился высокий рыжий ефрейтор и направился к ближайшей стоянке. Подойдя к нам, он протянул клочок бумаги, на котором было написано: "Сдаемся в плен".

Недалеко от нашего аэродрома тогда располагался лагерь военнопленных, куда мы и направили очередное "пополнение".

В другой раз тревога была ночью. Выскочив из хат, где мы жили, летчики мигом забрались на подъехавший грузовик и помчались на аэродром. Стояло ненастье, ни зги не видно. Подъехали к крайней стоянке, слышим голос:

- Сюда, товарищи, здесь они!

Что же случилось? Оказывается, немцы подобрались к самолетам с канистрами и хотели слить бензин, понадобившийся им для заправки танка, который остановился неподалеку от аэродрома. Там же, в лесу, скрывалось около двухсот фашистов. При поддержке танка они рассчитывали захватить аэродром.

Однако наши бдительные часовые сорвали замысел гитлеровцев. Стоявший на посту сержант Чухновский, воздушный стрелок из экипажа командира третьей эскадрильи капитана Семенова, услышал шорох. Он быстро забрался в кабину штурмовика и приготовился к бою...

Длинной пулеметной очередью Чухновский упредил кравшихся к самолету немцев. Когда мы подъехали к стоянке, воздушный стрелок передал нам раненых.

- Остальные убежали! - с досадой доложил он. Пленных доставили в штаб. Там они и рассказали о своем намерении.

Остаток ночи мы провели на аэродроме в ожидании нового нападения. Утром же вся группа немцев была взята в плен.

Перебазировавшись поближе к переднему краю, на аэродромы Пуховичи, совхоз Сенча, Скобровка, полки авиадивизии активно поддерживали наши войска, наступающие на Волковыск. Штурмовики громили противника севернее и северо-западнее Гродно. Фронт откатывался на запад с такой быстротой, что батальоны аэродромного обслуживания едва успевали готовить для нас новые аэродромы. Приходилось летать на полный радиус, выполнять иногда только одну атаку, так как на большее не хватало горючего.

Часто мы взлетали с одного аэродрома, а посадку производили на другой, наспех подготовленный передовыми командами авиационно-технических батальонов. Иногда мы использовали уцелевшие аэродромы врага. Идешь, иной раз на посадку, а на стоянках - самолеты с крестами, захваченные врасплох нашими передовыми отрядами.

Когда после выполнения задания нам предстояло садиться на другой аэродром, летчики и техники обычно забирали с собой свой нехитрый багаж, размещая его или в задней кабине, или в одном из бомболюков. Так вот однажды наш боевой товарищ Сергей Дроздов вместе с бомбами сбросил на головы гитлеровцев и свой чемодан. Потом над Сергеем долго подшучивали сослуживцы, окрестив его "мастером бомбо-чемоданного" удара.

В конце июля мы перебазировались на аэродром Желудок. Советские войска уже вели бои за освобождение первого польского города Белосток. Полку была поставлена задача - нанести удар по танкам противника, выдвигающимся к плацдарму, захваченному нашими передовыми подразделениями на левом берегу Немана. Обстановка была сложной. Поэтому из штаба дивизии торопили с подготовкой к вылету, требовали немедленно нанести удар.

А в это время на стоянках кипела работа. Даже штабисты помогали техникам готовить самолеты к вылету. Они заправляли машины бензином, подвешивали бомбы, снаряжали ленты пушек и пулеметов. Летчики тоже включились в дело. Стоянка была похожа на муравейник. Тут и там сновали бензозаправщики, машины, подвозившие боеприпасы. Оружейники на руках тащили к самолетам эрэсы и закрепляли их под крыльями штурмовиков. Радисты, электрики, прибористы тоже трудились засучив рукава.

Полк должен был выполнять боевую задачу в составе трех эскадрилий. Группы вели Анатолий Васильев, Алексей Семенов и я.

При подходе к аэродрому Щучий к нам пристроились три звена истребителей прикрытия. Каждое звено подошло к своей группе штурмовиков. Теперь на душе было спокойно: истребители не допустят противника к нашему боевому порядку. Впереди виден Неман, за ним - цель. Танки поднимают тучи пыли. Наши группы следуют на высоте 1600 - 1800 метров.

Впереди по курсу в воздухе появились мутно-серые разрывы. Зенитная артиллерия противника открыла стрельбу. Огонь с каждой секундой усиливался. Вот уже рядом цепочка вспыхнувших облачков. Со стороны они такие красивые, даже не верится, что в каждом из них - смерть. Мои ведомые - в правом пеленге. Если идти прямо на цель, то попадешь под огонь

зениток. Мгновенно созревает решение - отвернуть вправо. Влево - нельзя: ведомые окажутся под обстрелом. С креном в пять - десять градусов плавно, чтобы не было заметно для зенитчиков, разворачиваюсь в сторону пеленга. Ведомые следуют за мной.

Очередной залп - мощная огневая завеса остается слева. Значит, маневр удался. Однако долго идти так нельзя. Во-первых, удаляемся от цели, во-вторых, противник возьмет поправку, и группа попадет под разрывы. Что же предпринять?.. Плавно выполняем разворот влево. Вижу, строй заколебался: летчики начали индивидуальный противозенитный маневр. Огонь усилился. Момент в самый раз для атаки. Пора. Перевожу самолет в пикирование.

Искусство ведущего заключается в том, чтобы соразмерить свои действия с возможностями ведомых. Всякий маневр надо выполнить так, чтобы он был посилен любому экипажу, какое бы место в боевом порядке он ни занимал. Это дается не сразу. Но именно в этом заключается искусство ведущего.

Маневр получился, как требовалось. Теперь за ведомыми наблюдать некогда, но уверен, что они следуют за мной. Прицеливаюсь и, снизившись до расчетной высоты сбрасывания бомб, нажимаю кнопку. Включается электро-сбрасыватель. Ведомые точно повторяют мои действия. Самолет вздрагивает. Это значит, что из бомболюков высыпались десятки противотанковых бомб.

Вывожу самолет из пикирования и с набором высоты разворачиваюсь на повторный заход, чтобы вновь обрушиться на колонну танков и автомашин противника. Сейчас есть несколько секунд, чтобы проверить действия ведомых. Бросаю взгляд влево вниз. Все самолеты на месте. Огненные цепочки "эрликонов", прочерчивая небо, тянутся к самолетам.

Смотрю на приборы. Кажется, все в норме. Вдруг - сильный удар. За ним еще и еще... Самолет как бы замирает на месте, потом, накренившись вправо, опускает нос. В кабину врывается дым, бьют мелкие брызги горячей воды и масла. Остекление фонаря покрывается мутно-коричневой пеленой. Ничего не видно.

Мотор сильно трясет. Машина резко теряет высоту. Спрашиваю по переговорному устройству стрелка лейтенанта Нечипуренко, куда угодили снаряды. В наушниках адский треск. Пытаюсь разобрать, что говорит стрелок. Кажется, он кричит: "Командир, горим!"

Первая мысль - покинуть самолет. И уже готова сорваться с языка эта команда. В то же мгновение другая мысль заставляет принять более разумное решение. Ведь под нами противник. Значит - нервы в кулак! Надо бороться за жизнь самолета. С

большим усилием тяну ручку управления. Штурмовик хотя и вяло, но все же выходит из пикирования. Впереди Неман, а там - наша территория. Но дотянем ли? С мотором творится что-то невообразимое. Его колотит как в лихорадке. Стрелки термометров, показывающих температуру воды и масла, отклонены до упора. Значит, повреждены масляная и водяная системы. Надо что-то предпринимать. Снова раздался сильный удар, и наступила непривычная тишина. Мотор заклинило.

Чтобы не потерять скорость, привычным движением перевожу самолет в планирование. Стрелок докладывает:

- За самолетом - дымный след. Огня не видно.

Отвечать Нечипуренко некогда. Надо быстро решать - покидать самолет или производить посадку. Но куда?

Каждая секунда съедает десятки метров высоты. Куда же нас вынесет? Эх, перетянуть бы Неман. А за ним - спасение. Прыгать уже поздно. Самолет стремительно приближается к земле, затем проносится над самой водой. Еще чуть-чуть - и мы будем на своей территории. Шасси не выпускаю. При посадке вне аэродрома делать это не рекомендуется: на пробеге можно наскочить на препятствие и перевернуться.

Беру ручку управления на себя, хочу задрать нос самолета и уменьшить угол снижения. Машина не слушается, теряет скорость и с правым креном падает за рекой. Наскочив на обочину канавы, она рекошетирует, снова плюхается и выскакивает на засеянное поле.

Во время первого касания меня бросило на приборную доску, а затем стало кидать по кабине от борта к борту. Я потерял представление, в каком положении находится самолет. Ручка управления выскочила из рук. Да она и не нужна уже, эта ручка. Ноги заблаговременно снял с педалей, задрал вверх и уперся ими в приборную доску. Такая поза при лобовых ударах наиболее безопасна. Она позволяет сосредоточиться, спружиниться и все перегрузки принимать на ноги. Меньше опасность удариться головой о прицел.

Самолет пробороздил еще несколько десятков метров и наконец остановился. Через остекление фонаря ничего не видно. Сверху кабина завалена всяким мусором.

Нащупав ручку, с трудом открываю фонарь. Расстегиваю лямки парашюта и стараюсь выбраться из кабины. Чувствую боль в правом колено, очевидно, ушиб ногу при первом ударе. Саднит правый висок. Кисть правой руки в крови. Тяжело опускаюсь на плоскость, хватая ртом воздух. Вот она, война! Не из одних побед состоит...

Стрелок тоже открыл фонарь. Догадываюсь, что и у него не

все благополучно. Из-за высокой ржи мне ничего не видно вокруг. А встать не могу: не слушается нога.

- Командир, немцы! - вдруг крикнул Нечипуренко, быстро захлопнув фонарь своей кабины и приготовив пулемет.

Рассыпавшись цепью, к нам приближалась группа солдат - человек двадцать двадцать пять. Мне видны только их головы, они идут напрямик по нескошенному ржаному полю.

Стрелок уже готов открыть огонь. Превозмогая боль, снова забираюсь в кабину и закрываю фонарь. Вынимаю пистолет.

- Огонь открывать по моей команде! - приказываю стрелку.

"Вот тебе и своя территория..." - говорю себе и лихорадочно ищу выход из положения. Самолет беспомощно распластался на земле. Вперед, правда, можно стрелять из пушек и пулеметов. Но они неподвижны. Хвост прикроет своим огнем стрелок, а для обороны флангов приходится рассчитывать только на пистолет с двумя обоймами.

Пока я перебирал варианты боя, солдаты были уже рядом. Вдруг слышу: - Эй, летчики! Погодите стрелять - тут свои!

Как все-таки мил в такую минуту родной язык! Мы сняли с самолета радиостанцию, часы и захватили парашюты - все, что можно унести с собой. Пехотинцы оказали нам медицинскую помощь, накормили солдатским обедом и посадили в попутную машину, пообещав охранять самолет до прибытия техников. Через несколько часов мы добрались до аэродрома, где базировался наш братский штурмовой авиационный полк. А к вечеру мы уже были в кругу боевых товарищей.

Здесь нас ждали печальные вести. С задания не вернулись, еще два экипажа: Анатолия Васильева и Алексея Семенова. В одном вылете, оказывается, были сбиты три командира эскадрильи.

Анатолий Васильев произвел посадку на своей территории и на следующий день прибыл со своим стрелком в полк. Старший лейтенант Семенов и его стрелок сержант Чухновский погибли. Когда их самолет, объятый пламенем, вошел в пикирование, Алексей Семенов последним усилием направил его на скопление вражеских танков. Так наш лучший боевой друг повторил бессмертный подвиг капитана Гастелло.

В тесном взаимодействии с наземными частями и соединениями штурмовики продолжали наращивать свои удары по врагу, с каждым днем нанося ему все большие потери. С начала наступления и до 1 августа нашей дивизией было совершено 2000 боевых вылетов, уничтожено около 1500 автомашин, 121 танк, разрушено четыре переправы, взорвано пять железнодорожных эшелонов с живой силой, оружием и боевой

техникой противника.

За успешное выполнение заданий командования в боях по освобождению Белоруссии Указом Президиума Верховного Совета СССР от 10 июля 1944 года наша 233-я штурмовая авиационная дивизия была награждена орденом Красного Знамени. Приказом Верховного Главнокомандующего за обеспечение успешных действий наземных частей при освобождении городов Волковыск, Гродно и Белосток 198-й штурмовой авиационный полк получил наименование Волковыского, 62-й штурмовой авиационный полк - Гродненского и 312-й штурмовой авиационный полк Белостокского.

В августе нашу боевую работу сильно осложняли грозы. Как ночь - так гроза. При ослепительном блеске молний на аэродром обрушивалась лавина воды. А по утрам на летном поле стояли озера.

Летчикам, конечно, нелегко было поднимать в воздух тяжело груженные самолеты с раскисшего грунта. Трудность состояла еще и в том, что на разбеге сильно забивались грязью маслорадиаторы. Это приводило к перегреву масла в полете, что, в свою очередь, грозило выходом из строя двигателя. Как же быть? Летчики и техники искали решении и не находили. Выход из создавшегося положения подсказал нам один из механиков.

- А вы взлетайте с закрытыми маслорадиаторами, - посоветовал он, - и открывайте заслонки уже после отрыва.

Доброму совету последовали все. Получилось просто здорово: во-первых, моторы перестали греться, во-вторых, у механиков отпала необходимость каждый раз чистить радиаторы. Этим столь несложным приемом мы потом с успехом пользовались до самого конца войны, как, впрочем, и многими другими новшествами, которые вносили рационализаторы и изобретатели в эксплуатацию и обслуживание самолетов.

Подобных примеров инициативы и творчества на фронте было великое множество. Инженерно-технический состав показывал свою сметку в работе, стремясь ускорить подготовку машин к боевому вылету. Летчики, открывая новые возможности штурмовика, упорно совершенствовали тактику.

Однажды в боях за Волковыск группе Героя Советского Союза капитана Ф. Башкирова была поставлена задача нанести штурмовой удар по танковой колонне противника, насчитывавшей более сорока машин. Гитлеровцы спешили в город. На глазах у наших летчиков колонна противника вдруг разделилась. Основная ее часть продолжала движение по шоссе на Волковыск, а машин двенадцать свернули влево на полевую дорогу.

Перед капитаном Башкировым встал вопрос, требовавший немедленного решения: какую группу штурмовать? Летел он четверкой. Ударить по обеим колоннам ведущий считал нецелесообразным - слишком мало для этого сил. Заманчивым казалось нанести удар по большой группе танков, направлявшихся в город.

Но летчик принял другое решение. Он хорошо знал наземную обстановку. Наши наземные части атаковали город с юго-востока. Значит, танки гитлеровцев, свернувшие на полевую дорогу, предназначались для удара им во фланг. Своим выходом на наши коммуникации фашисты замышляли отрезать передовые советские подразделения. Грамотно оценив обстановку, капитан Башкиров с ведомыми нанес удар противотанковыми бомбами по танкам противника, нацелившимся на наш фланг. А о второй танковой колонне, направлявшейся в Волковыск, он доложил на станцию наведения. Ее настигла восьмерка наших штурмовиков, срочно поднятая для этой цели с аэродрома. Так инициатива капитана Баппшрова, его творческое отношение к решению боевой задачи помогли летчикам одержать победу.

В то время как наша пехота, поддержанная артиллерией и танками, вела бои на улицах города, в воздухе одна за другой проносились группы штурмовиков и истребителей. Одни наносили удары по опорным пунктам противника, другие патрулировали, расчищая нашим самолетам небо над целью.

Но вот под крылом Ил-2 с оглушительным треском разорвался зенитный снаряд. Осколки повредили мотор, пробили элерон. Поврежденная машина отстала от строя и могла стать добычей "мессеров" или "фокке-вульфов". Но ведущий группы истребителей сопровождения старший лейтенант Н. Суни-оглы заметил отставший Ил-2. Передав командование своему заместителю, он решил прикрыть подбитый штурмовик.

Не прошло и трех минут, как четыре "фокке-вульфа" попарно атаковали наш "як". Гитлеровцы, видимо, решили сначала сбить мешавший им истребитель, а потом расправиться со штурмовиком.

Численное превосходство врага не смутило советского летчика. Он был готов до конца выполнить свой долг. Закончив боевой разворот, Суни-оглы оказался выше противника и тотчас смело атаковал гитлеровцев со стороны солнца. С короткой дистанции советский летчик влепил длинную очередь в кабину "фоккера". Тот перевернулся на спину и отвесно пошел к земле.

- Спасибо за помощь!

Суни-оглы продолжал вести неравный бой. Но после потери одного самолета у фашистских летчиков поубавилось прыти.

Вскоре они отстали. А Суни-оглы сопровождал Ил-2, пока тот не совершил посадку на своем аэродроме. В этом трудном воздушном поединке старший лейтенант Суни-оглы одержал свою девятую победу.

На разборах полетов, во время бесед агитаторов, на конференциях по обмену опытом, в боевых листках, армейских и фронтовых газетах рассказывалось о наиболее ярких примерах инициативы и творчества наших воздушных бойцов. Благодаря хорошо поставленной устной и печатной пропаганде передовой опыт получал быстрое распространение в звеньях и эскадрильях, его брали на вооружение летчики всех полков.

...Отступая, фашисты уже не могли надежно прикрыть с воздуха свои мотоколонны от нашей штурмовой авиации, действовавшей с малых высот. Ни истребители, ни зенитки не обеспечивали врагу безопасность движения на дорогах. Тогда гитлеровцы стали включать и свои автоколонны танки. Во время наших штурмовок они открывали по советским самолетам огонь из пушек и пулеметов, пытаясь заставить нас действовать с больших высот.

Этот прием врага первым в полку обнаружил лейтенант Бабкин. У него в крыле самолета разорвался снаряд.

- Думал, зенитки стреляют, - рассказывал летчик. - Но во втором заходе пригляделся, смотрю, по нашей группе бьют танки.

Для уничтожения их летчик предложил тот же способ борьбы, что и с вражескими зенитками. Выделенные самолеты специально загружали ПТАБами. Экипажи получали задачу обнаруживать во вражеских мотоколоннах бронированные машины и бить по ним.

Капитан Иван Занин предложил не совсем обычный порядок расходования боекомплекта. В редких случаях он делал один заход на объект. Обычно летчик распределял весь бомбовый груз на 2 - 3 захода. Первая атака у него была пристрелочная. А потом уже летчик наносил основной удар. Если же обстановка вынуждала Занина ограничиваться одним заходом, например при уничтожении переправы, эшелона или мотоколонны, то его группа обычно сразу поражала цель по всей ее длине. Используя этот метод, капитан Занин успешно громил вражеские переправы.

Много творческой инициативы проявлял при вылетах на боевое задание штурман нашего полка первоклассный воздушный боец майор Михаил Ступишин. Особенно хорошо удавались ему штурмовые удары по точечным целям: минометным и артиллерийским батареям, командным пунктам, танкам и штабным машинам. Майор Ступишин хорошо знал не только тактику воздушного противника, но и основы общевойскового боя.

Действуя над передним краем, он молниеносно ориентировался в обстановке и уничтожал те цели, которые больше всего мешали нашей пехоте. И нас учил майор Ступишин, как можно быстрее замечать с воздуха танкоопасные направления, по демаскирующим признакам обнаруживать исходные позиции танков. Они, как правило, сосредоточивались у опушек леса, в лощинах, за домами населенных пунктов. Гаубичные и минометные батареи мы искали обычно на обратных скатах высот.

Инициатива и творчество позволяли нам успешно преодолевать тактический шаблон и стереотипные действия при выполнении сложных заданий. Так, однажды "сработала вхолостую" четверка штурмовиков под командованием лейтенанта В. Суздальцева. При подходе к переправе, которую предстояло уничтожить, штурмовики были встречены сильным зенитным огнем.

Оказавшись в зоне сильного обстрела, ведущий продолжал вести группу, не сделав даже попытки выполнить противозенитный маневр или подавить огонь зенитных батарей. В результате один наш самолет был подбит и сел на вынужденную, строй рассыпался. Экипажи поспешно сбросили бомбы и ушли от цели. На аэродром штурмовики возвращались самостоятельно, по одному.

Тут следует сказать, что главная ошибка была допущена ведущим не над целью, а значительно раньше - на земле. При подготовке к вылету у него имелось достаточно времени, чтобы основательно изучить задание с ведомыми. Он же ограничился лишь краткими указаниями о времени вылета, построении боевого порядка, уточнением мелких деталей. Летчики не знали обстановки в районе цели, ни один экипаж не был выделен для борьбы с зенитками, не определен способ выполнения атак и порядок сбрасывания бомб. И вполне естественно, что после такой поверхностной подготовки вылет оказался малоэффективным.

А примерно через час переправу гитлеровцев поднял на воздух капитан Васильев со своими ведомыми. И решил он эту задачу, что называется, мастерски. Его группа ушла за реку на десять - пятнадцать километров в немецкий тыл. Над вражеской территорией штурмовики развернулись и со снижением пошли в атаку.

Экипажи внезапно появились над целью. Их даже не ждали вражеские зенитчики. Бомбы были сброшены с большой точностью. "Сотки" разметали понтоны и уложенный на них деревянный настил. Несколько машин было сметено взрывной

волной с переправы. Перед переправой возникла пробки. В образовавшемся скоплении транспорта возникли пожары.

Два примера выполнения, по существу, одной и той же боевой задачи - два вылета, а как разительно отличаются их результаты. Эти вылеты послужили предметным уроком для всех нас. Тут хочешь или не хочешь, а согласишься: где разумное тактическое мышление - там победа. Где царит шаблон - там неудачи. Конечно, нельзя ждать инициативы от неподготовленного экипажа. Трудно учить летчика в воздухе, когда он уже вылетел в бой. Поэтому надо заблаговременно дать ему определенный запас знаний и навыков на земле, вооружить опытом в тренировочных полетах на бомбометание и стрельбу.

Выполнение любой боевой задачи требовало также высокой организованности и дисциплины. У каждого летчика и воздушного стрелка нужно было воспитывать чувство ответственности за порученное дело, прививать авиаторам смелость, отвагу, мужество, заботливо собирать крупицы боевого опыта и обобщать его, направляя инициативу и творчество на повышение эффективности штурмовых ударов по противнику.

"Дело победы над врагом требует постоянного и глубокого изучения опыта Отечественной войны и немедленного использования этого опыта в войсках"-эти строки из приказа Верховного Главнокомандующего были для нас боевой программой.

После каждой боевой операции редел строй бывалых летчиков и воздушных стрелков. На смену им приходила молодежь, еще, как говорится, не нюхавшая пороху.

Вновь прибывших пилотов надо было учить, вводить в строй. Но не прекращалась и боевая работа. В такие периоды на ветеранов полка приходилась двойная нагрузка.

Программы для ввода в строй молодых летчиков, конечно, не было, и мы, составляя план занятий, исходили прежде всего из боевого опыта, накопленного летчиками нашего полка. Наземную учебу чередовали с полетами, а тактикой занимались постоянно на земле и в воздухе. Адъютант эскадрильи где-то раздобыл доску, мел, и мы теперь уже, как в школе, знакомили молодежь с боевыми порядками, способами штурмовки целей, действиями при отражении атак вражеских истребителей... Мой заместитель капитан Гришаев с пристрастием изучал с пилотами район полетов. Он требовал от каждого летчика твердого знания характерных ориентиров, курсов и времени полета от них на свой аэродром.

- Не забудь про аэродромы соседей! - напутствовал я Гришаева, вспоминая при этом свой первый боевой вылет.

К обучению и воспитанию молодых летчиков и воздушных стрелков мы часто привлекали командира звена лейтенанта Чередниченко. От этой работы он всегда при случае старался улизнуть - улететь на боевое задание.

- Вы бы, командир, лучше сами позанимались, - просил он меня, - а я сегодня уже три боевых вылета сделал и еще собираюсь.

- Вот и расскажите о них молодежи.

- Да что рассказывать, летать надо, - упирался Чередниченко, - летчик - не помидор, на окошке не дозреет.

Но все-таки соглашался проводить занятия и проводил их блестяще. Он рассказывал обычно о том, что видел и как действовал во время выполнения боевого задания. Вот и тогда командир звена повел речь о трудной работе штурмовика над полем боя.

В первый раз его четверка вылетела для подавления огня минометных и артиллерийских батарей гитлеровцев вблизи переднего края.

- При подходе к линии фронта, - рассказывал лейтенант, - нас перенацелили со станции наведения. Нужно было подавить огонь дальнобойной батареи противника. Отыскать цель в процессе боя не так-то легко. И тогда летчики воспользовались "услугами" своих артиллеристов. По разрывам наших снарядов они довольно-таки быстро обнаружили батарею противника, расположенную на западном склоне господствующей в том районе высоты. Штурмовики с ходу атаковали цель и двадцать минут держали гитлеровских пушкарей под непрерывным огнем.

И во втором, и в третьем вылете штурмовики получали задание, будучи уже в воздухе. Но несмотря на сложность обстановки, они отлично выполнили поставленные задачи. Своим рассказом о боевой работе лейтенант Чередниченко помог молодым летчикам сделать нужные выводы.

- Во-первых, - говорил он, - надо уверенно пилотировать самолет, чтобы не глазеть постоянно на приборы, а наблюдать за воздухом, вести визуальную ориентировку, искать противника. Во-вторых, штурмовику нужны прочные навыки в стрельбе и бомбометании.

Третий вывод молодым офицерам помог сделать присутствовавший на занятиях начальник связи полка капитан И. Будько. Он посоветовал летчикам перед вылетом на задание строго контролировать настройку самолетной радиостанции на нужную волну, внимательно слушать команды ведущего и станцию наведения.

Польза от таких занятий была немалая. Молодые офицеры

буквально ловили каждое слово, сказанное ветераном. Они стремились как можно быстрее войти в боевой строй.

В полку у нас было несколько учебно-боевых машин, и командиры в любое время могли проверить технику пилотирования летчиков, оценить степень подготовки воздушных бойцов непосредственно в полете.

Особое внимание мы уделяли тем пилотам, которые допускали в воздухе много ошибок. Мне, например, не раз довелось летать в паре с младшим лейтенантом П. Арнаутовым. Держался он поначалу очень напряженно, иной раз с опозданием реагировал на маневр ведущего. Аналогичные промахи допускал в полете и лейтенант Курилко.

Причину этих промахов мы выяснили: у обоих летчиков не хватало навыков в пилотировании штурмовика. Им были назначены дополнительные полеты, и дела у товарищей скоро пошли на лад. Впоследствии Павел Арнаутов стал хорошим ведущим группы, вырос до заместителя командира полка, успешно выполнял самые сложные и ответственные задания. Отважным и умелым летчиком стал и лейтенант Курилко.

По-иному отнеслись мы в эскадрилье к ошибкам младшего лейтенанта Пучкова. Летал он, как говорят, с переменным успехом, видимо, легкомысленно относился к своей подготовке на земле, а в воздухе был рассеян, невнимателен.

После одного такого неудачного полета я спросил у Пучкова:

- Почему вы так и не пристроились к группе?

- Не смог, товарищ командир,- спокойно ответил тот.

- Не постарались, - возразил я. - Как же вы будете бить врага, если не умеете летать в строю? Вас собьют в первом же вылете.

Пришлось привести несколько примеров, когда ведомые, отставшие от группы, становились добычей истребителей противника. Из разговора с Пучковым мне стало ясно, что не все молодые летчики представляют, как надо держаться в строю, как действовать рулями при различных маневрах ведущего. Была явная необходимость подробно разобрать эти вопросы со всеми молодыми летчиками, а затем показать каждому из них групповой полет на учебно-боевом самолете.

Конечно, не все у товарищей получалось с первого полета. Однажды мы пришли на полигон двумя четверками. В тот момент, когда моя четверка заходила на боевой курс, по радио я услышал приказ с земли:

- Второй четверке бомбометание запрещаю!

Обернулся и увидел, что четверка эта сильно растянулась, ведомые летели кто как. Какое же тут бомбометание, если люди в строю держаться не умеют?

Этот случай послужил поводом для серьезного разговора на послеполетном разборе. В звеньях у нас были проведены занятия по таким вопросам, как выход на объект в заданное время, бомбометание группой с горизонтального полета, с пикирования... Главная цель этих занятий состояла в том, чтобы научить летчиков уверенно действовать в самой сложной воздушной обстановке, уметь принять тактически грамотное решение.

Важно было и психологически грамотно проводить разборы полетов. Надо не только указывать молодым на допущенные ими ошибки, но и объяснять причины их появления. Произошли ли они от недоученности или по недисциплинированности летчика, в результате халатности или зазнайства, переоценки своих способностей.

Отрицательное влияние на психологию молодых летчиков оказывали нагнетание опасных ситуаций при рассказе о боевом вылете, неправильная оценка качества своего самолета, подчеркивание сложности управления им, искаженная трактовка тактико-технических данных самолетов противника. Очень часто напряженное психологическое состояние пилота вызывалось плохим сном перед ответственным вылетом или каким-нибудь другим нарушением предполетного режима.

Ввод молодежи в строи в условиях фронта - сложное дело. Иногда одна неосторожно брошенная фраза бывалого фронтовика приносила обучаемому большой вред.

Стремясь, например, внушить молодым пилотам веру в свой самолет, мы не раз подчеркивали, что наш Ил-2 очень надежен и прост. Он прощает летчикам грубые ошибки в технике пилотирования, просчеты на посадке. Кое-кто из молодых пилотов "усек" наш разговор, стал меньше тренироваться, перестал изучать аэродинамику, инструкцию по пилотированию. А в результате мы имели потом две поломки на посадке. Пришлось давать задний ход, разъяснять товарищам, что наш самолет действительно прост, но только для тех, кто умеет управлять им.

При ведении партийно-политической работы мы старались учитывать все эти и другие явления, связанные с эмоциями летчика, оказывающие влияние на формирование его морально-боевых качеств. План партийно-политической работы составлялся в эскадрилье обычно на десять дней. Наряду с лекциями о международном положении, информацией об обстановке на фронтах Великой Отечественной войны, о жизни родной страны мы включали в план и беседы о значении воинской дисциплины и исполнительности, о бдительности, честности и правдивости, о

славных боевых традициях нашего 108-го штурмового авиационного полка.

Вся эта работа по обучению и воспитанию молодых летчиков и воздушных стрелков, несомненно, приносила хорошие результаты. И когда молодые летчики стали ходить на боевые задания, они в первых же вылетах зарекомендовали себя с лучшей стороны.

Однажды мы получили задачу нанести удар по железнодорожным эшелонам а тылу врага. Но так, как самолетов в воздухе было много, командир группы истребителей прикрытия допустил ошибку: вместо нашей восьмерки пошел сопровождать другую. "Вернуться или продолжать полет?" - встал предо мною воирос. Такой поворот дела, видимо, озадачил и ведомых. Может быть, они ждали, что я подам сигнал на возвращение..

Но я дал другую команду:

- Идем на цель. Плотнее сомкнуть строй.

Ведомые ближе подошли ко мне. Весь маршрут мы прошли на малой высоте, чтобы не быть замеченными истребителями противника.

На объект штурмовики прибыли точно и неожиданно обрушили бомбовый удар на вражеский эшелон с техникой и боеприпасами. Воздушные стрелки в боевом азарте докладывали о точных попаданиях и начавшихся пожарах на станции. Нам же предстояло еще обстрелять станцию пушечно-пулеметным огнем и эрэсами.

- Атакуем по одному! - отдал я приказ и спикировал на стоявший в стороне железнодорожный состав.

В это время нас атаковала пара "месееров. Вступать с ними в бой в тот момент было не только бесполезно, но и опасно. Быстро, оценив обстановку, я опять подал команду:

- Всем встать в круг. Стрелкам лучше смотреть за противником!

Прикрывая друг друга, мы сделали еще несколько заходов на цель. А "мессеры", испытав наше упорство, прекратили атаки и скрылись в разрывах облаков.

Зная коварные повадки врага, мы вышли из круга, построились звеньями и взяли курс домой. Но в это время опять сверху свалилась "мессеры", рассчитывавшие, видно, на то, что мы отойдем от цели в растянутом боевом порядке и тогда нас легче будет бить по одному. Не тут-то было.

Мм летели плотно, ощетинившись восемью оборонительными установками. Мне тогда подумалось: "Вот когда окупается наша требовательность к молодым летчикам в учебных полетах!" Все пять атак "мессеров" были отбиты воздушными стрелками. С трех

сторон наш боевой порядок прикрывался колючими пулеметными трассами. Атаковать же нас в лоб фашисты никогда не решались.

Впереди нас ожидало другое испытание: мы попали в зону сильных ливневых осадков. На маршруте домой резко ухудшилась видимость. Почти совсем не просматривалась земля. И эта трудность вскоре была преодолена. Да, не пропали даром наши усилия по обучению летчиков полетам в строю в различных условиях погоды. В полном составе группа пришла на свой аэродром.

Военный летчик - это не только специалист, который может пилотировать боевую машину. Он должен обладать широким крутом военных знаний. Совершенствовать эти знания и навыки у летчиков - важнейшая задача командиров и политработников. Мы старались научить молодежь правильно анализировать сложную боевую обстановку, критически разбирать и оценивать свой полет.

В самом дело, о чем обычно говорили молодые летчики, возвратившись с боевого задания? О взлете, полете по маршруту, штурмовке объекта, т. е. о многих отдельных деталях или элементах полета. Но далеко не каждый из них мог дать логический анализ обстановки на поле боя, подметить характерные особенности в тактике противника, уловить что-то новое в его действиях. Видимо, такое случалось из-за недостаточной военной подготовки.

Эти пробелы мы старались устранить на наших разборах полетов, предоставляя возможность молодым пилотам самим анализировать свои действия при выполнении задания. И каждый знал, что по возвращении домой командир спросит: "А что нового вы увидели в тактике фашистов?"

В другой раз мы летали уже не восьмеркой, а четверкой, и тоже на штурмовку железнодорожных эшелонов противника, обнаруженных неподалеку от линии фронта. Обычный вроде бы полет. Зенитная артиллерия противника особой активности не проявляла. И гитлеровских истребителей не было видно. Так докладывали ведущие групп командиру полка.

А между тем обстановка над целью была не такой уж простой. В районе железнодорожной станции в перелеске сосредоточились выгрузившиеся из эшелонов фашистские части. Прикрывавшие их крупнокалиберные пулеметы тотчас ударили по нашей группе. Плотный огонь врага заставил нас изменить направление атаки, принять меры к подавлению внезапно обнаруженных зенитных огневых точек.

Наш боевой порядок растянулся, огневая связь нарушилась. С трудом удалось собрать группу и нанести удар уже не по

железнодорожным эшелонам, а по войскам противника, успевшим выгрузиться и сосредоточиться недалеко от станции.

Внезапный зенитный огонь повредил самолет капитана Гришаева. Многочисленные пробоины получили все самолеты группы. Повторять атаки было бессмысленно, противник перехватил инициативу, а наша внезапность ничего нам не дала. Со снижением мы ушли от цели в сторону лесного массива.

Вражеские истребители атаковали нас уже на обратном пути. Воздушный стрелок старшина Захлебин в упор дал очередь по "мессеру", подкравшемуся к нам сзади. Наш стрелок упредил фашиста, открыв огонь буквально на доли секунды раньше. Блеснув желтым брюхом, стервятник резко отвалил от группы. Больше гитлеровцы не отважились атаковать нас.

Два боевых вылета, совсем не похожие один на другой. Есть о чем поговорить? Конечно. Мы подробно их разобрали. Но одними лишь разборами не сделаешь летчика хорошим тактиком. Надо было привить молодому пилоту любовь к военной науке, приобщить его к вдумчивому чтению статей в газетах и журналах, специальной литературы, к анализу своих действий.

В процессе обучения молодежи нам приходилось вести решительную борьбу с зазнайством. Некоторые молодые летчики вдруг начинали не в меру кичиться своими достижениями, перестали считаться с мнением старших товарищей, ветеранов полка. И расплата за легкомыслие не заставила себя ждать. Младшие лейтенанты Вентоменко и Спасский при полете на боевое задание растянули строй. Здесь их и настигли истребители противника.

В ходе воздушного боя, отражая атаки немецких истребителей, летчики неудачно сманеврировали и потеряли друг друга. Группа рассыпалась. Ведущий пытался собрать группу в круг, но из этого ничего не получилось. Каждый отбивался от нападавших истребителей противника самостоятельно. Молодым летчикам пришлось особенно тяжело, а прийти им на помощь никто уже не мог. Младший лейтенант Вентоменко был подбит и на поврежденном самолете совершил вынужденную посадку. При посадке летчик получил тяжелую травму. Самолет Спасского, объятый пламенем, врезался в землю, экипаж погиб.

Тяжелым в тот день был разбор полетов. Командир полка детально проанализировал действия командира группы и ведомых, указал на причины, высказал свое мнение, как надо было поступать в подобной ситуации. Особое внимание он обратил на необходимость строгого выдерживания боевого порядка, дисциплины полета, четкого выполнения всех команд ведущего. Летчики молча слушали командира. Каждый

чувствовал свою вину. После разбора они долго обсуждали печальный итог. Однополчане откровенно высказали свое мнение, замечания и пожелания.

Потом мы внимательно разобрали предложения опытных воздушных бойцов о взаимодействии летчика и воздушного стрелка, об огневой связи между самолетами в боевом порядке, об осмотрительности в группе, порядке открытия огня. Да, в суматохе повседневных боевых вылетов упустили мы эти вопросы в работе с молодыми экипажами.

Молодые же стрелки вообще оказались вне поля прения командиров. С ними пришлось поговорить отдельно. И опять речь шла о дисциплине, исполнительности и внешнем виде. Подтянуть отстающего или нерадивого можно не только уговорами, мерами командирского внушения, но и строгостью, повседневной требовательностью. Многие молодые летчики чувствовали себя только воздушными бойцами и в этом видели свою основную работу. А между тем у каждого из них был экипаж, подчиненные. Но летчики ими не командовали.

Однажды, например, в полку было отдано приказание - техническому составу привести в порядок обмундирование. Утром на построении я заметил, что у сержанта-механика грязная пилотка, у солдата-моториста на головном уборе нет звездочки.

- Кто ваш командир? - строго спросил я у авиационных специалистов.

- Лейтенант Курилко!

Видя это, молодой офицер заметно смутился, хотя я и не сделал ему замечания. Видимо, наши заботы о молодом пополнении все-таки принесли свои плоды. Успешно стали летать на боевые задания лейтенанты Курилко, Ключенко, Пучков. К тому времени наша молодежная эскадрилья в сравнительно короткий срок сделала около пятисот боевых вылетов. Многие молодые летчики и воздушные стрелки показали в бою примера мужества и отваги.

Постепенно я пришел к выводу, что любую работу командир может поручить своим заместителям, но заниматься обучением и воспитанием молодежи должен прежде всего сам. О силе примера командира, его методической грамотности немало слов было сказано и на партийном собрании, посвященном итогам наступательной операции и задачам коммунистов по дальнейшему укреплению боевой готовности полка.

Глава седьмая. Через Вислу

По поводу вступления советских войск на территорию Польши у нас. состоялся митинг. В коротком выступлении майор Зайцев говорил о том, что пять долгих лет на территории этого

государства господствовали немецко-фашистские оккупанты. Гитлеровцы лишили страну национальной самостоятельности. В Польше был установлен фашистский режим. За годы оккупации гитлеровцы расстреляли и замучили шесть миллионов польских граждан.

Но, несмотря ни на какие зверства фашистов, польский народ вел самоотверженную борьбу против поработителей за освобождение своей страны. С приближением нашей армии эта борьба усиливалась.

Трудящиеся Польши с радостью встречали советских воинов. В городах и селах стихийно возникали митинги. Повсюду развевались советские и польские флаги. Народ ликовал, воздавая честь и славу своим освободителям. А мы, не сбавляя темпа, шли дальше на запад.

Первым нашим местом посадки на польской земле должен был стать полевой аэродром возле местечка Юхновец. Туда прибыла передовая команда. Специалисты принялись заравнивать воронки, укатывать летное поле. Вскоре к ним пришла делегация местных жителей.

- Мы хотим помочь советским жолнежам, - путая русские слова с польскими, сказал пожилой мужчина.

- За помощь, скажем спасибо, - ответили солдаты. - Вместе скорее разобьем Гитлера.

А через час на полевой аэродром пришли многие жители Юхновца. Конечно, для наших аэродромщиков это было хорошим подспорьем: требовалось срочно подготовить летное поле.

К полудню на аэродром приехала полевая кухня. Поляки деликатно отошли в сторонку, собираясь поесть кое-что принесенное с собой. Но тут запротестовали наши солдаты: "Вместе работали, из одного котла будем и обедать!" Предусмотрительными оказались и повара.

- Прошу панове до коляции! - приветливо произнес повар рядовой Иван Лазебный. - Харч у нас мощный, на всех хватит.

Польские друзья подхваливали "файный" русский борщ и "горонцу" - гречневую кашу с мясом.

Вечером в Юхновце состоялся концерт художественной самодеятельности. Полковые артисты показали весь свой репертуар. На самодельной эстраде звучали русские и украинские народные песни, песни советских композиторов. Летчик Костя Среднев играл на гитаре. Уж и не помню, кто танцевал украинского гопака и белорусскую лявониху.

Когда стемнело, начался кинофильм "Два бойца". Но досмотреть его не удалось. Прилетел немецкий самолет - то ли разведчик, то ли просто пират-блудяга. Фашист сбросил четыре

бомбы. Метил по площади, но не попал. Они глухо разорвались за околицей села. Крутить картину, конечно, перестали, но и паники не было. Никто уже не боялся немцев. Все понимали, что началось изгнание фашистских оккупантов из Польши и Гитлеру скоро придет капут.

В конце лета в сводках Информбюро о действиях советских войск запестрели названия польских городов, расположенных восточное Вислы. Наш полк штурмовал опорные пункты, противника в районах Сокулко, Граево, Августово, Осовца, Замброва, Снядово, Ломжи, Остроленки...

Как-то перед очередным вылетом над территорией Польши командир предупредил нас, что в районе населенного пункта Треблинка, над которым проходили наши боевые маршруты, гитлеровцы разместили огромный лагерь смерти. В нем - узники фашизма из многих стран Европы, в том числе и из СССР.

- Смотрите, чтобы кто-нибудь не уронил там бомбы!

На своем боевом пути не раз нам приходилось видеть результаты зверства немецко-фашистских захватчиков. Жестоко расправлялись гитлеровцы с мирным населением в Советской стране, но здесь, на польской земле, нам суждено было увидеть настоящие "комбинаты смерти".

В эти дни мы проводили в подразделениях беседы о злодеяниях фашистов по материалам, опубликованным в нашей армейской газете. Там, в частности, был напечатан акт, обличающий преступления оккупантов в деревне Княжеводцы, Скидельского района, под Белостоком.

Эсэсовские войска оцепили населенный пункт с прилегающими к нему хуторами. Фашисты согнали жителей в три больших сарая и поставили своих часовых. Силой оружия гитлеровцы заставили население соседних деревень вырыть три котлована. Когда ямы были готовы, палачи стали партиями выводить из сараев ни в чем не повинных людей и расстреливать. Их жертвами были мужчины, женщины, старики, дети. Из 1383 жителей оккупанты зверски убили 922 человека. Остались в живых только те, кто успел скрыться во время облавы.

После расправы с жителями фашисты забрали весь скот, разграбили крестьянские дома, а деревню сожгли.

Заметая следы своих преступлений, гитлеровцы перед уходом отрыли дно могилы, облили трупы бензином и сожгли. Третью могилу фашисты не заметили. В ней оказалось двести расстрелянных крестьян.

Кровь замученных звала нас в бой. И опять к командиру посыпались заявления от техников, механиков, мотористов с просьбой посылать их на боевые задания. У многих наших

воинов, признанных из освобожденных областей, гитлеровцы угнали на фашистскую каторгу братьев, сестер. Каждый беспокоился за судьбу своих близких.

Почти одновременно с известием о Треблинском лагере смерти было передано сообщение польско-советской Чрезвычайной комиссии по расследованию фашистских злодеяний о существовании "фабрики смерти" под Люблином - в Майданеке. Четыре года в центральной части Европы действовала эта "фабрика" уничтожения людей.

Для человека, попавшего за колючую проволоку Майданека, уже не было пути на волю. Смерть от голода, от болезней, специально распространяемых гитлеровскими "медиками", смерть от плетки надсмотрщика, от пули, на виселице, в газовых печах. В ходу были все способы умерщвления людей, попавших в лапы гитлеровцев. Около полутора миллионов человек из многих стран Европы было замучено здесь фашистскими палачами.

Не меньше погибло и в Треблинке. Ворота этого лагеря открыли освобожденным узникам наши танкисты.

О кошмарных злодеяниях в лагерях смерти рассказывали очевидцы: "Мы видели сотни и тысячи изможденных людей. На них нельзя было смотреть без сострадания, без боли в сердце - кожа да кости, в чем только теплилась жизнь..."

Немедленно в эти районы были стянуты наши армейские медсанбаты и полевые госпитали. Бригады советских медиков делали все возможное, чтобы спасти измученных пытками людей.

Преступления гитлеровских палачей вызывали у нас священный гнев, стремление ускорить окончательный разгром фашизма. "Война теперь идет к концу, - подчеркивалось в одном из приказов Верховного Главнокомандующего, - но оставшаяся часть пути к полной победе будет нелегкой. Подбитый и затравленный фашистский зверь яростно огрызается...

Потребуется еще несколько могучих ударов, чтобы окончательно сокрушить и повергнуть врага в прах".

С огромным патриотическим подъемом был встречен в полках приказ командира дивизии о массированном налете на танкосборочные мастерские противника, расположенные примерно в 130 километрах по ту сторону фронта. Вот этот документ.

"Боевой приказ No 6 233-й Ярцевской Краснознаменной штурмовой авиационной дивизии 27.9.44 г.

г. Белосток

Противник продолжает обороняться на рубеже Новогрудок, Остроленка, Рожаны, Дзвиндзь и далее по северо-западному и западному берегу реки Нарев.

Истребительная авиация противника базируется на аэродромах Цеханув (до 40 самолетов) и Прошков (35 самолетов),

В 10.48 - 11.00 29.9. 1944 г. 229-я истребительная авиационная дивизия 24 истребителями блокирует аэродром противника Цеханув. В свою очередь 233-я Ярцевская Краснознаменная штурмовая авиационная дивизия в 14.00 29.9. 1944 г. массированным ударом при непосредственном прикрытии 50 истребителей 309-й Смоленской Краснознаменной истребительной авиационной дивизии одним заходом с левым разворотом бомбардировочно-штурмовым ударом разрушает танкосборочные мастерские противника в районе 506 метров северо-западнее деревни Мхово.

В голове колонны - 62-й Гродненский штурмовой авиационный полк, следующий в кильватерном строю четверок с выделением двух пар для подавления зенитной артиллерии противника, в 11.00 29.9 с высоты 1200 - 600 метров наносит бомбардировочно-штурмовой удар по танкосборочным мастерским.

За 62-м штурмовым авиационным полком в общей колонне следует 198-й Волковыский штурмовой авиационный полк в составе 16 самолетов.

Замыкает сводную колонну 312-й Белостокский штурмовой авиационный полк, тоже в составе 16 самолетов Ил-2, с одинаковым построением и той же задачей.

Бомбовая загрузка - по 450 кг на самолет. Взрыватели мгновенного действия.

Исходный пункт маршрута - Острув Мазовецкий.

Перелет линии фронта на высоте 1000-1600 метров в зависимости от метеоусловий.

Встреча с истребителями над аэродромом Острув Мазовецкий на высоте 600 метров.

Посадку после выполнения задачи произвести 62-му полку на аэродроме Цехановец, 198-му - Клюково, 312-му - Дворики.

Я следую в голове колонны во второй четверке.

Командир 233-й штурмовой авиационной дивизии

полковник В. Смоловик".

Обычно руководивший боевыми действиями штурмовых полков со станции наведения, полковник Смоловик решил лично возглавить этот полет. Командующей 4-й воздушной армией генерал-полковник авиации К. Вершинин одобрил это решение.

К боевому приказу были приложены штурманские указания на полет, приказание по радиосвязи, указания по взаимодействию с истребителями сопровождения, фотопланшет танкосборочных мастерских, схема боевого порядка и профиля полета, расчет

полета, схема сбора полковых групп в общую колонну дивизии и другие документы.

На подготовку к этому вылету отводилось двое суток. Особое внимание уделялось знанию летчиками объекта бомбометания и штурмовки, маршрута следования, отработке порядка взлета, построения колонн и встрече с истребителями.

С большим воодушевлением инженерно-технический состав готовил боевые машины к полету на полный радиус действия.

Не уходили в эти дни с аэродромов и политотдельцы. Во главе со своим новым начальником полковником С. Тяпковым политработники вели большую организаторскую работу, мобилизуя авиаторов на успешное выполнение поставленной задачи. В вечерние часы они рассказывали о положении на советско-германском фронте, о делах тружеников нашего тыла, проводили беседы о советском патриотизме, дружбе народов СССР, о великой освободительной миссии Советского Союза и его Вооруженных Сил.

Накануне вылета в полках состоялись партийные собрания. Коммунисты клялись быть примером во всем, с честью выполнить боевой приказ.

Как завершающий этап подготовки к вылету в полках провели розыгрыш полета. Все расчеты, подготовку карт придирчиво проверял главный штурман армии полковник В. Суворов. Знающий до тонкостей свою службу, этот требовательный офицер на сей раз не находил ошибок в расчетах, недостатков в подготовке карт. Желание разгромить танкосборочные мастерские, нанести противнику ощутимые потери вызывало у летного состава особую старательность.

Мы оживленно обсуждали каждый этап полета, порядок встречи с истребителями, рассчитывали точки прицеливания для каждой группы, распределяли объекты. Летчики детально разыгрывали возможные варианты атак истребителей противника, действия штурмовиком в этом случае и наших истребителей прикрытия. Присутствовавшие на розыгрыше ведущие групп истребителей высказали ряд замечаний по построению общего боевого порядка и организации взаимодействия в ходе возможного воздушного боя.

Настолько активно шло обсуждение подробностей вылета, что никто и не заметил, как пролетел день. Разъезжались удовлетворенные. Такой обстоятельный розыгрыш полета был для нас настоящей школой боевого мастерства. Каждый почерпнул для себя что-то полезное, познакомившись с опытом старших товарищей.

До этого мы ни разу не летали в составе дивизии. Очень

большой была и группа прикрытия истребителей.

С непривычки такой боевой порядок казался нам громоздким. Естественно, он требовал многочисленных точных расчетов для сбора группы в воздухе и встречи ее с истребителями прикрытия, следования по маршруту и выхода на объект удара.

И вот наступил час действия. Мы в воздухе. Вся дивизия! Даже самые бывалые из нас не видели раньше в одном строю такого количества штурмовиков. Взлет и сбор группы, а также всей колонны прошли по плану. Выше нас парами и четверками ходили истребители. Как патриот авиации, скажу: это было волнующее зрелище. Каждый из нас в душе гордился, что он участвует в нанесении массированного удара по противнику. Мы сами чувствовали свою мощь и были бесконечно благодарны труженикам тыла, давшим нам столько прекрасных боевых самолетов.

Линию фронта пролетели на высоте 1000-1200 метров. Фашисты открыли иптенсивный зенитный огонь, но безрезультатно. Маневрировала не только группа, но и каждый самолет в со составе. Скорость и маневр не позволили пристреляться гитлеровским зенитчикам. Правда, огонь вражеских батарей сопровождал нас потом до цели. Они передавали штурмовиков друг другу, и вся наша колонна была обрамлена зловещими шапками разрывов.

Флагманом летел Герой Советского Союза штурман 62-го полка майор Павел Васильевич Егоров. Такое доверие он завоевал безупречной службой в авиации, своим боевым мастерством. Еще до войны, будучи летчиком-инструктором Амурского аэроклуба, Егоров дал путевку в небо многим молодым рабочим-дальневосточникам, пришедшим в авиацию по комсомольским путевкам.

Был Егоров истребителем, но, когда потребовалось переквалифицироваться, стал штурмовиком. Много летал на разведку, водил группы на сложные задания. Со своим стрелком сержантом Иваном Масленниковым он совершил 149 боевых вылетов.

В боевом порядке 62-го штурмового авиационного полка летели прославленные летчики нашей дивизии Ф. Башкиров, К. Брехов, А. Ишанкулов, Н. Луньков, А. Моисеенко, В. Николаев. Каждый из них имел за плечами не один десяток боевых вылетов, прошел трудный боевой путь. Наш полк шел в дивизионной колонне вторым. Эскадрильи и звенья возглавляли А. Васильев, А. Панфилов, В. Туркули, Н. Воздвиженский. Это были опытные летчики, много раз водившие своих подчиненных на выполнение сложных боевых задач.

На самолетах-штурмовиках, выделенных для борьбы с зенитками, в передовой группе летели лейтенанты Николай Логунов и Константин Давыденко. Оба они отлично пилотировали боевые машины, были признанными мастерами штурмового удара. В каких только переделках не побывали эти отважные воздушные бойцы! Они действовали над целью смело, напористо, дерзко. Не случайно им поручали обычно самые трудные задания.

В тяжелый для нашей страны час летное училище, в котором учился К. Давыденко, было направлено в окопы Сталинграда. Во время боев у волжской твердыни Костя командовал взводом разведки, был дважды ранен. После излечения снова попал в авиацию, стал летчиком-штурмовиком. С первых же вылетов он зарекомендовал себя надежным ведущим. В одном из полетов был сбит, попал в плен, но бежал, засыпав конвоирам глаза махоркой. Смелый, но горячий по характеру, Костя шел на любой риск, чтобы нанести врагу максимальный урон.

В этом полете над объектом штурмовки лейтенант Давыденко тоже действовал отлично. Под его неотразимым огнем замолчали зенитки противника.

Под стать Давыденко был и Николай Логунов. Будучи пулеметчиком, он участвовал в боях на озере Хасан в 1938 году. В одной из схваток был ранен. Осколок неприятельского снаряда оставил шрам на его виске. Потом, при поступлении в летную школу, чтобы скрыть от врачей ранение, Логунов изменил прическу и прошел медицинскую комиссию. Прекрасный пилот и меткий стрелок, лейтенант Логунов отличался волевым характером. В любом боевом вылете он всегда искал противника и становился победителем. Николай был рожден для боя.

Такие же смелые и умелые летчики были и в составе нашей группы. С лейтенантом Павлом Арнаутовым мы летали под Гродно. Когда три вражеских снаряда разбили двигатель на моем самолете и я шел на вынужденную, мой штурмовик прикрывали боевые друзья - лейтенанты Павел Арнаутов, Михаил Бабкин и младший лейтенант Михаил Пучков. Их самолеты тоже имели повреждения от зенитного огня, но пилоты не оставили своего ведущего. В крыле самолета Арнаутова зияла пробоина диаметром в полметра. Но машина держалась в воздухе, и Павел сопровождал меня до земли. Одно только сознание, что рядом боевые друзья, которые не оставят в беде, помогало сохранить хладнокровие и присутствие духа, столь необходимые летчику в сложной обстановке.

После того трудного для меня вылета с Арнаутовым и Бабкиным мы не раз летали над польской территорией на

штурмовку противника в населенных пунктах Рожаны, Замбров, Макув. В трудных боевых полетах крепло наше боевое товарищество.

В составе 312-го штурмового авиационного полка летели прославленные летчики-штурмовики В. Рубцов, С. Василенко, И. Занин, И. Оловянников, А. Симоненко, Г. Светличный. Уверенно вели они своих ведомых на выполнение сложной и ответственной боевой задачи. Каждый экипаж отлично держался в боевом строю, внимательно ведя наблюдение за противником.

Весь путь до цели мы прошли под огнем врага. Но противник так и не догадался о цели нашего полета. Удар был нанесен настолько внезапно, что зенитки, прикрывавшие объект, не успели сделать ни одного выстрела. Лишь к концу штурмовки с западной стороны Мхово ударили две батареи. Однако их огонь был беспорядочен и не причинил нам вреда.

Наши бомбы точно накрыли корпуса мастерских и площадки, где стояли фашистские танки. После захода первой группы штурмовиков там вспыхнул большой очаг пожара, затем - второй. Новая группа штурмовиков - новые взрывы, пожары. Летевший замыкающим в группе 312-го полка Герой Советского Союза Григорий Светличный производил фотоконтроль. Беспристрастный объектив фотоаппарата зафиксировал результаты нашего удара. На фотопленке было отмечено восемь очагов пожара, четыре сильных взрыва. Дивизия в этом вылете потерь не имела.

На разборе боевого вылета генерал-полковник авиации Вершинин дал хорошую оценку нашим действиям. В тот же день полковник Смоловик получил приказ подготовить повторный вылет штурмовиков, но уже по другому объекту. Нам предстояло нанести удар по танкосборочному заводу, расположенному в 25 километрах северо-западнее польского города Псашныш. Командиры быстро уточнили порядок взлета, сбора, следования по маршруту и атаки цели...

И вот мы снова в воздухе. На этот раз гитлеровцы оказали нам сильное противодействие. Вокруг завода они сосредоточили около десяти зенитных батарей. Фашисты, видимо, поняли: раз мы уничтожили их танкосборочные мастерские, то надо ждать нашего массированного налета и на это предприятие.

Однако они не могли предугадать ни дня, ни часа нанесения удара. Нас опять, наверное, ждали утром, а мы прилетели в полдень. Таким образом, снова была достигнута тактическая внезапность. Здесь наше командование руководствовалось еще и гуманными соображениями. Гитлеровцы мобилизовали на завод польских рабочих, и мы не могли допустить, чтобы кто-то из них

пострадал. Поэтому для нанесения удара и был избран обеденный час, когда пустели цеха.

Вылет был организован хорошо, но в этот день мы не обошлись без потерь. При перелете линии фронта был сбит самолет Анатолия Бережного. От прямого попадания зенитного снаряда штурмовик загорелся и пылающим факелом пошел к земле. Летчик и воздушный стрелок либо были сразу убиты, либо тяжело ранены или контужены - ни один из них даже не сделал попытки выброситься с парашютом из горящего самолета.

В этот момент мы были заняты пилотированием тяжело груженных самолетов, стараясь удержаться в боевом порядке, но мы видели гибель боевых друзей. Острой болью отозвалась она в наших сердцах. Невольно пришли на ум слова из горьковской "Песни о Соколе": "Пускай ты умер, но в песне смелых и сильных духом всегда ты будешь живым примером, призывом гордым к свободе, свету".

Смертью героев погибли два экипажа из 62-го полка: летчики младшие лейтенанты Дудин и Тектинский, воздушные стрелки старшины Евдокимов и Яблонский. На глазах у всей дивизии штурмовики, подбитые зенитками, упали и взорвались на территории танкосборочного завода.

Мы крепко отомстили врагу за гибель товарищей. После нашего массированного налета были разрушены корпуса предприятия, вышли из строя все цеха. Завод, поставлявший фашистам танки, перестал действовать.

К середине сентября 1944 года войска 2-го Белорусского фронта захватили два плацдарма на реке Нарев, севернее Варшавы. Один из них - возле Рожай удерживала 48-я армия генерала В. Романенко, другой, между Сероцком и Пултуском, - 65-я армия генерала П. Батова. Стратегическое значение захваченных плацдармов было настолько велико, что даже геббельсовская печать называла их "пистолетами, приставленными к виску и сердцу Германии".

Примерно в это же время войска 1-го Белорусского фронта вышли к Висле, захватив пулавский и магнушевский плацдармы. Еще южнее в наших руках находился сандомирский плацдарм, занятый 1-м Украинским фронтом. Советские войска получили оперативную паузу.

За продвижением наших войск мы с интересом следили по карте, снова появившейся на самолетной стоянке. Одержанные победы высывали гордость у авиаторов. Каждому хотелось отыскать ни карте аэродром у Чертаново и от той точки в Подмосковье проследить боевой путь своего полка. А теперь впереди была Варшава.

Летнее и осеннее наступление в Белоруссии и в Польше потребовало от войск большой затраты сил. Каждому мало-мальски разбирающемуся в военном деле было ясно, что армии не могут наступать беспрерывно: требуются паузы для перегруппировки, дли перебазирования авиации, подтягивания тылов, пополнения частей людьми, оружием и боевой техникой.

Много хлопот доставило нашему командованию восстание в Варшаве, спровоцированное польским эмигрантским правительством в Англии. Организаторы вооруженного выступления, ослепленные своими политическими целями, подняли народ на восстание, не уведомив об этом ни Советское правительство, ни наше командование. О восстании нам стало известно лишь тогда, когда по улицам Варшавы пошли фашистские танки, огнем и гусеницами уничтожая безоружных людей.

Несмотря на явно провокационную политику польского эмигрантского правительства, толкнувшего обманутых им жителей города на попытку своими силами освободить Варшаву, советское командование сделало все, чтобы поддержать восставших. Было предпринято наступление на предместье польской столицы - Прагу. В ночь на 16 сентября наши войска в тесном взаимодействии с частями 1-й польской армии форсировали Вислу с целью захвата плацдарма и последующего соединения с повстанцами. Однако в результате сильных контратак противника они вынуждены были отойти назад.

Но тем не менее советское командование оказало восставшим большую материальную помощь. Наши самолеты совершили около 2200 вылетов и сбросили повстанцам 150 минометов, 500 противотанковых ружей, 2670 автоматов и винтовок, 42000 гранат, 3 миллиона патронов, 500 килограммов медикаментов и свыше ста тонн продовольствия.

Каждому было ясно, что варшавская трагедия - дело рук польской реакции. Потопив в крови восстание и до основания разрушив польскую столицу, гитлеровцы попытались сбросить с плацдармов наши войска, нависшие с севера над Варшавой. Четвертого октября 1944 года в 5 часов 50 минут, когда над Наревом не встал еще серый рассвет, грохот канонады потряс заречный плацдарм между Сероцком и Пултуском. Это ударила фашистская артиллерия. Огневой налет длился около часа.

После артиллерийской подготовки противник контратаковал наши войска, пытаясь сбросить их с плацдарма. Немецкие танки вышли на наши минные поля, но ни один из них не подорвался.

- Где же ваши мины? - спросил командующий 65-й армией у инженера.

На этот вопрос ответили взятые в плен немцы. Оказывается, ночью перед наступлением гитлеровцы сумели обезвредить минные заграждения. Здесь выявился просчет нашей войсковой разведки, ничего не ведавшей о сосредоточении в этом районе гитлеровских войск.

Впрочем, с началом боев замысел фашистов стал предельно ясен.

В поддержку стрелковых полков, закрепившихся на западном берегу реки, по группировке противника повела губительный огонь наша дивизионная, корпусная и армейская артиллерия с восточного берега. На плацдарме десятки орудий стреляли по фашистским танкам прямой наводкой. Саперы ставили подвижные минные поля. Танки выходили из засад против танков врага. Однако положение наших войск на плацдарме продолжало оставаться тяжелым. Конечно же, им требовалась поддержка с воздуха, а мы бездействовали из-за плохой погоды.

Общевойсковые командиры уже давно сумели оценить роль и значение авиации в бою. На станцию наведения, тоже находившуюся на плацдарме, все время поступали запросы: "Прилетят ли штурмовики?"

- Обязательно прилетят, как только немного улучшится погода! - обещал наш комдив.

А погоды все не было. Двое суток наземные части и подразделения один на один сражались на плацдарме, без какой-либо авиационной поддержки отбивая яростные атаки фашистов. Здесь на узком участке фронта враг сосредоточил, по считая других войск, 400 танков и около 40 батарей шестиствольных минометов.

Обстановка на плацдарме доводилась до нас лишь в общих чертах, а нам хотелось знать подробности. С трудом уговорил начальника штаба дивизии ваять меня поближе к передовой на радиостанцию наведения.

- Хорошо, - согласился он, - будешь моим помощником!

Однако переправиться на плацдарм в тот день нам не удалось. Фашисты держали под прицелом наши переправы под Сероцком и Пултуском. Огневые налеты следовали один за другим. В щепы летели деревянные настилы. При прямом попадании снаряда в машину движение на переправе застопоривалось. Тогда по команде коменданта переправы сбегались водители с других машин и сбрасывали подбитый грузовик в воды Нарева. И снова по наведенным мостам шли на западный берег автомашины. Очень много боеприпасов требовалось для борьбы с немецкими танками. Командиры с того берега открытым текстом требовали: "Давайте больше снарядов!"

Нам пришлось переправляться на второй день на маленьком плотике, над нами выли и свистели мины и снаряды. Черными шапками рвалась над рекой шрапнель. До плацдарма добрались благополучно и скоро наткнулись на командный пункт 69-й Севской стрелковой дивизии.

Нас с Епанчиным встретил коренастый полковник с открытым добрым лицом, стоявший под обстрелом во весь рост, как бы забыв, что рядом рвутся снаряды. На его гимнастерке сверкала Звезда Героя Советского Союза.

- Начальник политотдела дивизии полковник Карпиков! - представился он.

Мы в свою очередь назвали себя.

- Интересуетесь, значит, обстановкой? - улыбнулся Карпиков. - Что ж, похвальное дело. Знали бы вы, как нам нужна поддержка с воздуха! Мы любим штурмовиков, наших первых помощников в бою, и надеемся...

Полковник, не договорив, пригласил нас в блиндаж и раскрыл карту. При свете коптилки, сделанной из артиллерийской гильзы, мы ознакомились с обстановкой на плацдарме. Полковник называл номера корпусов и дивизий, рубежи, которые занимали наши соединения.

- Восемнадцатый стрелковый корпус сумел удержать свои позиции, а вот сто пятый и сорок шестой под натиском вражеских танков попятились. В двух местах гитлеровцы вышли было уже к Нареву, разрезав узкий плацдарм. Но героическими контратаками наших воинов враг снова был отброшен на исходные позиции.

Вместе с полковником Карпиковым мы побывали на передовых позициях артиллеристов, потом, возвратившись в землянку, говорили о нашей грядущей победе...

- Прилетайте скорее, - сказал, провожая нас, полковник. - Погода, кажется, улучшается.

Мы пообещали, что скоро над плацдармом будут наши штурмовики. А через два часа нам стало известно, что начальник политотдела дивизии погиб в бою, прикрыв своим телом солдата во время минометного обстрела наших позиций.

Переправляясь обратно на свой берег, мы крепко прижимали к груди планшеты с картами и нанесенной на них обстановкой. И вспоминали нашу мимолетную встречу с чудесным человеком, которого уже не было в живых.

Под вечер над плацдармом появились эскадрильи советских штурмовиков. Каждая группа имела свои цели, хотя плацдарм, образно говоря, был с пятачок. Наши и неприятельские позиции в ряде мест сходились настолько близко, что была опасность ударить по своим. Но нас выручали сведения, полученные у полковника Карпикова, и станция наведения, успевшая все-таки переправиться на плацдарм.

Удалось вылететь во главе группы и мне.

- "Сокол-один", - тотчас вступил с нами в связь по радио кто-то из наведенцев. - Я - "Стрела-два". Бейте танки на опушке рощи.

- Вас понял!

Бросаю с пикирования ПТАБы на немецкие танки, выдвинувшиеся на исходные позиции. Вслед за мной над целью разгружаются ведомые. Во втором заходе открываем по цели

пулеметно-пушечный огонь.

- Разрывы накрыли танки, - доложил воздушный стрелок.

- "Сокол-один", - вновь подала голос станция наведения, - благодарю за работу. Идите домой!

Уходим со снижением с плацдарма, а навстречу уже летит наша новая группа. Потом встретились еще и еще восьмерки штурмовиков. Мы все время держали гитлеровцев под воздействием, нанося им ощутимые потери.

В тот переломный день ни одна атака в боях за плацдарм не принесла врагу удачи. Сражение к вечеру затихло, и еще целые сутки гитлеровцы не проявляли активности. Лишь 8 октября они возобновили наступление, теперь уже против фронта 18-го стрелкового корпуса - 15, 37 и 69-й стрелковых дивизий. С рассвета и до темноты враг предпринял двадцать три атаки и лишь на одном участке незначительно вклинился в нашу оборону. Пехотинцы и артиллеристы самоотверженно удерживали занятые позиции. С воздуха их поддерживали штурмовики.

Ожесточенные бои продолжались еще несколько дней. На узком участке фронта, меняя направление атак, гитлеровцы то в одном, то и другом месте пытались прорваться к Нареву, рассечь наш плацдарм и сбросить части 65-й армии в воду. Но наши части успели создать прочную оборону. Сверху хорошо были видны три линии наших траншей, отрытых в полный профиль. В боевых порядках рот и батальонов находилась истребительная противотанковая артиллерия. Семнадцать танковых атак отбил 120-й полк 69-й стрелковой дивизии. Более семидесяти разбитых танков и самоходок догорали перед передним краем 118-го полка 37-й гвардейской дивизии, получившей первую закалку под Сталинградом.

Большие потери понесла наша пехота. Во многих ротах оставалось по 10-15 активных штыков. Поредели и боевые порядки артиллеристов. Силы обеих сторон были на исходе. В этот критический момент командующий 1-м Белорусским фронтом маршал К. К. Рокоссовский ввел в бой на плацдарме 1-й Донской танковый корпус.

Его командир генерал-лейтенант танковых войск М. Панов тотчас установил связь с авиацией.

- Поддержите нас, братишки, с воздуха! - попросил нашего комдива прославленный танкист.

Контрудар получился согласованным и мощным. Противник отошел, оставив на маленьком заречном пятачке десятки подбитых танков и 20 тысяч убитых. Однако окончательно от своих планов гитлеровцы не отказались. Совершив

перегруппировку войск, они попробовали сбросить нас со второго - рожанского плацдарма на Нареве и снова потерпели неудачу.

В этих боях на относительно ограниченном участке фронта штурмовики вели также разведку в интересах наземных войск. Ведущие групп сообщали по радио на станцию наведения районы сосредоточения танков противника, места расположения его артиллерийских и минометных батарей, пути подвоза боеприпасов и подхода резервов. Такие сведения о противнике позволяли нашим частям бить врага по самым уязвимым местам.

По нескольку вылетов в день выполняли летчики на штурмовку гитлеровских войск. Даже когда самолеты получали повреждения, но еще держались в воздухе, летчики продолжали наносить удары по врагу. На самолете Николая Киселева, например, были повреждены шасси, но он не покинул поля боя до тех пор, пока полностью не израсходовал боекомплект.

Лейтенант Киселев пришел в полк, когда мы базировались под Смоленском. Он быстро сдружился с нами, стал, что называется, своим человеком. Первые же его боевые вылеты убедили нас, что этот неприметный с виду лейтенант - опытный летчик. Была у Николая и еще одна хорошая черта: он умел слушать товарищей. Ему как-то все доверяли, рассказывали о своих удачах и промахах, говорили самое сокровенное. Каждый летчик находил в Киселеве внимательного, доброго приятеля.

Однажды группа штурмовиков, в составе которой он летел замыкающим, делала круг над аэродромом истребителей, поджидая, когда те пристроятся. Вот взлетела первая пара, за ней вторая, третья... Лейтенант Киселев загляделся и столкнулся с впереди идущим штурмовиком. Самолет Николая стал стремительно падать. Кто-то успел крикнуть по радио: "Прыгай, Колька!" Но все понимали, что высота слишком мала.

Вдруг у самой земли от самолета отделился белый купол парашюта. Как потом выяснилось, Киселев, видя, что в запасе нет высоты, решил предпринять последнюю попытку: покинуть самолет методом срыва.

Рывком летчик открыл фонарь, принял соответствующую позу и с силой дернул вытяжное кольцо. Поток воздуха тотчас вырвал летчика из кабины. Динамический удар почти совпал с приземлением. Так у смерти была отвоевана буквально доля секунды, которая спасла жизнь. В тот же день Киселев снова и снова поднимался на боевое задание.

С каждым боевым полетом росло его мастерство. Он начал водить пару, а затем и звено. В каких только передрягах ни был Николай, но всегда выходил из них победителем. И нам казалось, что неведомо ему чувство страха. Как-то, возвращаясь с задания,

мы услышали по радио песню. В воздухе было все спокойно. Ведомые выдерживали место в боевом порядке. Истребители подошли вплотную к штурмовикам. И все как-то сразу замолчали, прислушиваясь к певцу:

А если, землю обнимая,
Я с пулей упаду в груди,
Ты обо мне поплачь, родная,
Ну а к себе домой не жди!

Посня брала за сердце. Но война есть война. Такое лирическое отступлении могло дорого обойтись.

- Кто поет?! - спросил я.

Песня тотчас прекратились. После полета я долго искал "певца". Искал, чтобы "выдать" по заслугам. Но все молчали.

И только случай помог найти воздушного тенора. Им оказался Коля Киселев! Первое желание было строго наказать нарушителя радиоэфира. Но злость уже прошла. Отругал я летчика как следует. Он выслушал меня и тихо произнес: "Больше не буду". С трудом я сдержал улыбку. Махнул рукой: валяй, дескать. Так у нас в эскадрилье появился новый исполнитель наших любимых фронтовых песен.

...В боях за наревские плацдармы нас застала радостная весть. Большой группе летчиков-штурмовиков было присвоено звание Героя Советского Союза. Это высокое звание было присвоено моему другу Толе Васильеву. Такой же награды удостоился и я. Многие были награждены орденами и медалями. Не верилось, что я - Герой. Но жизнь шла вперед, и я постепенно привыкал к этому.

- Поздравляю вас, командир! - с волнением сказал мне мой первый механик старший сержант Коновалов.

- Спасибо, Юра!

В этой награде было много и его заслуг. Самоотверженный труд механика тоже был оценен. Коновалов был удостоен правительственной награды.

На состоявшемся митинге награжденные дали клятву беспощадно бить врага до полной победы. А еще через час мы снова были в воздухе, опять летели на второй плацдарм, на Нарев, чтобы заставить противника отступить.

В середине января 1945 года началось наше повое наступление от Балтики до южных отрогов Карпат. Войскам предстояло окончательно разгромить противника в Польше и создать для себя выгодные условия для последующего наступления на Берлин.

С двух плацдармов на реке Нарев, севернее Варшавы, 2-й Белорусский фронт прорвал глубоко эшелонированную оборону

противника. Армии правого крыла фронта ударом в направлении на Эльбинг отсекали Восточную Пруссию и во взаимодействии с войсками 3-го Белорусского фронта должны были уничтожить в этом районе крупную группировку противника. Остальные силы 2-го Белорусского фронта наступали в направлении на Быдгощ, взаимодействуя с нашим левым соседом - 1-м Белорусским фронтом.

Преодолевая упорное сопротивление гитлеровцев, за четыре для боев войска фронта соединили плацдармы и продвинулись вперед более чем на 40 километров. Вражеская оборона в этом районе состояла из хорошо просматривавшихся с воздуха долговременных укреплений, широко развернутой системы инженерных сооружений и траншей с многочисленными дотами и дзотами.

В первые же дни оборона немцев была взломана на всю глубину. Развивая наступление, наземные части при поддержке авиации овладели городами Макув, Пултуск, Цеханув, Нове Място, вырвались на оперативный простор и устремились на север.

Где-то южнее нас осталась освобожденная Варшава. В те фронтовые дни она лежала в развалинах. Гитлеровцы разграбили город, почти полностью истребили тех, кто не успел эвакуироваться. На фронтовых дорогах мы встречали многих варшавян, спешивших теперь домой. Трудовая Польша приветствовала своих освободителей.

Сражение за освобождение польских земель к западу от Вислы вошло в историю войны под названием Висло-Одерской операции. Наше командование решило одновременными ударами на различных направлениях взломать оборону гитлеровцев, в образовавшиеся бреши ввести крупные танковые и механизированные соединения и при поддержке авиации стремительно выйти к Одеру.

В эти январские дни жарко было и на земле, и в воздухе. Штурмовики непрерывно висели над полем боя. Темпы нашего наступления нарастали. 29 января войска 1-го Белорусского фронта вступили на территорию Германии. На широком участке они вышли к Одеру и захватили плацдарм на его западном берегу, в районе Кюстрина.

Заместитель командира полка по политчасти майор Зайцев организовал прием по радио приказов Верховного Главнокомандующего и сводок от Советского информбюро. В штабе полка эти документы печатались в нескольких экземплярах и раздавались по эскадрильям. Ежедневно отмечали мы на карте все новые и новые освобожденные польский города: Пшасныш,

Модлин, Млава, Плонск, Торцив...

Возле города Млавы при форсировании небольшой реки наши танкисты наткнулись на сильное сопротивление противника. Через авиационного представителя туда немедленно были вызваны штурмовики. Первую четверку повел старший лейтенант Михаил Бабкин, вторую,- капитан Владимир Поботаев. Летчики быстро обнаружили цель и выполнили несколько заходов. После удара штурмовиков по артиллерийским батареям противника танкисты с десантом на борту беспрепятственно форсировали року и снова устремились вперед.

В районе Шульмежа на путях нашего наступления противник организовал засаду, подбил два танка и две самоходные установки. Продвижение на этом участке замедлилось.

- Штурмовиков бы сюда, - ни к кому не обращаясь, сказал командир танкового соединения.

Погода в тот день была плохая. Надежд на прилет самолетов почти не было. Однако полковник Смоловик, следовавший в колонне с танкистами, вызвал авиацию.

- Подберите добровольцев - самых опытных! - отдал приказание Валентин Иванович, имея в виду ветеранов дивизии.

Добровольцев оказалось много. Выбор командира полка пал на майора Ф. Башкирова. Тот прилетел во главе восьмерки штурмовиков и ударил противотанковыми бомбами по опушке рощи, на которую навели его с земли. Несколько заходов сделали наши летчики на гитлеровскую засаду. К небу поднялись столбы дыма: сгорели пять вражеских танков. Остальные покинули поле боя. Наша танковая бригада возобновила наступление и к полудню овладела городом Шульмеж.

Взаимодействие между наземными войсками и авиацией в Висло-Одерской операции было повсеместным. Благодаря этому уже к началу марта наши танкисты вышли на побережье Балтийского моря и овладели городом Кезлин - важным опорным пунктом обороны немцев на пути из Данцига в Штеттин. Таким образом была расчленена группировка противника в Восточной и Западной Померании.

...На нашем участке фронта в первые дни февраля несколько стрелковых дивизий форсировали Вислу. Но на завислинский плацдарм перебралась только пехота. Дело в том, что зима тогда стояла мягкая. Лед на реке был слаб, и, для того чтобы пропустить технику, в него вмораживали бревна. По такому искусственному настилу кое-как переправляли на плацдарм полковую артиллерию и боеприпасы.

Потом из-за наступившей оттепели и эта переправа перестала действовать. И опять саперы проявили боевую смекалку. Они

взорвали лед по всей ширине реки и в образовавшейся полынье навели понтонный мост. Рядом с ним в дно реки спешно забили сваи, и за два дня была построена деревянная переправа. Выполнить все это было очень нелегко, так как ширина реки в этих местах достигала четырехсот метров. Но дело было все-таки сделано. По таким переправам пошли на запад техника, боеприпасы, продовольствие, горючее.

Оттепель, мокрый снег, дождь окончательно вывели из строя наши аэродромы, но мы все-таки ухитрялись летать на завислинский плацдарм, помогая пехоте отражать контратаки фашистов.

Для непосредственной поддержки наземных войск командование воздушной армии стремилось приблизить базирование штурмовиков к линии фронта. С этой целью в срочном порядке были подготовлены взлетно-посадочные площадки, восстанавливались и аэродромы, где недавно базировалась авиация противника.

Для поддержки наших войск, наступающих на Грауденц, наш полк в начале марта перебазировался на аэродром севернее города Торунь и сразу же включился в боевую работу. Расстояние до района Грауденца было небольшое, и экипажи успевали выполнить за день по 4 - 5 боевых вылетов. Соединения же левого крыла нашего фронта в это время успешно продвигались по Восточной Померании, обходя группировку противника с юга и прижимая ее к Балтийскому морю.

Наше командование стремилось не дать гитлеровцам собраться с силами для удара по открытому правому флангу 1-го Белорусского фронта. Оно знало, что противник располагал в Восточной Померании большими силами. Нужно было разгромить его в этом районе, очистить побережье Балтийского моря от Вислы до Одера и овладеть при этом тремя приморскими городами: Данцигом, Гдыней и Цопотом. Эту задачу в основном предстояло выполнить 2-му Белорусскому фронту.

Мы к тому времени базировались на аэродроме под городом Грауденц. При первом штурме этого города-крепости была допущена досадная оплошность. Брать город было приказано известной своими славными боевыми делами 37-й гвардейской стрелковой дивизии. Ее поддерживали 1-я танковая бригада, артиллерийская бригада, а с воздуха - наша 233-я штурмовая авиационная дивизия.

Командовал в то время 37-й гвардейской стрелковой дивизией молодой и энергичный генерал, узбек по национальности, Сабир Рахимов, ныне известный миллионам кинозрителей по фильму "Генерал Рахимов". Свой

наблюдательный пункт он расположил в одном из фортов, возвышавшемся за чертой города на кургане. Оттуда хорошо просматривались укрепления гитлеровцев, железнодорожный мост, станция, и весь Грауденц лежал как на ладони.

Да, места для НП лучше не придумаешь. Однако было здесь одно "но". Гитлеровцы рассчитывали, что мы используем высоту для наблюдения, заранее пристреляли форт и теперь буквально засыпали его минами и снарядами.

По-восточному гостеприимный генерал С. Рахимов пригласил сюда летчиков на совместную рекогносцировку. Командир дивизии показывал объекты штурмовки, а мы наскоро рисовали план улиц и площадей, наносили на схемы расположение железнодорожной станции, отмечали линию обороны, огневые позиции минометных и артиллерийских батарей противника.

Ни до, ни после Грауденца за всю свою военную жизнь никогда больше не приходилось мне так близко видеть артиллерийский огонь с фронта. Тут я убедился, насколько скорость распространения света больше скорости звука. С высоты мы отчетливо видели, как из стволов фашистских орудий вылетало пламя, потом до нашего НП доносился грохот пушечных выстрелов. И лишь спустя несколько секунд слышался сверлящий звук полета тяжелого снаряда. До его разрыва у нас еще было время подумать, куда угодит эта слепая "чушка".

Генерал Рахимов обратил внимание на капитана Григория Светличного. Только в момент разрыва снарядов он чуть наклонял голову, а все остальное время старательно рисовал схемы.

- Давно воюет? - осведомился генерал, кивнув в сторону Светличного. При этом Рахимов всем своим видом подчеркнул, что он весьма уважает в людях храбрость.

- От Москвы! - ответил кто-то из летчиков.

Ветеран 312-го штурмового авиационного полка Григорий Светличный беспощадно бил врага под Москвой осенью 1941 года. В дни октябрьского наступления противника на Москву на только что выпущенных первых штурмовиках Светличный со своими ведомыми уничтожил десятки фашистских танков, сжег сотни неприятельских автомашин.

11 ноября сорок первого года, когда фашисты вторично попытались овладеть Москвой, Светличный со своим звеном обрушился на подходившую к фронту мотоколонну противника. Десятки автомашин были исковерканы нашими бомбами. Более сотни убитых гитлеровцев остались на шоссе. Во время этого налета разрывом зенитного снаряда Светличный был тяжело ранен. Но, несмотря на острую боль и большую потерю крови,

Григорий привел поврежденный самолет на свой аэродром и произвел благополучную посадку.

У пилота еще не зажили раны, когда он снова сел в свой самолет. Отважный штурмовик громил врага под Гжатском, Смоленском и Ельней, Орлом и Витебском, Минском и Белостоком, на наревском плацдарме. Два ордена Ленина и Золотая Звезда Героя украшали грудь этого замечательного летчика.

В первый день штурма Грауденца мы нанесли врагу очередной удар с воздуха. Штурмовики точно сбросили бомбы на вражеские батареи, эрэсами, пулеметно-пушечным огнем обстреляли окопы и траншеи противника. Метко била и наша артиллерия, прокладывая путь пехоте и танкам. Вскоре наши подразделения ворвались на железнодорожную станцию.

Но тут произошли заминка: нарушилась связь с пехотой. Подразделения задержались на станции. Танки самостоятельно пошли вперед. Но на улицах города гитлеровцы встретили их своим новым в то время оружием - огнем фаустпатронов. Фашисты стреляли из подвалов, окон домов. Атака танков захлебнулась. Когда же пехота возобновила наступление, в боевых порядках не оказалось танков. Так из-за плохой организации взаимодействия неудачно сложился этот бой. Город остался в руках фашистов. Каменные здания гитлеровцы превратили в огневые точки. На улицах были сделаны завалы, все перекрестки заминированы.

Не раз после того летали мы на Грауденц, подвергая методической штурмовке узлы сопротивления в различных районах города. Тысячи снарядов выпустили по его укреплениям наши артиллеристы. Лишь 6 марта Советское информбюро сообщило, что войска 2-го Белорусского фронта овладели городом и крепостью Грауденц мощным узлом обороны немцев в нижнем течении реки Висла. В ходе боев было взято в плен 5000 немецких солдат и офицеров ко главе с комендантом крепости генерал-майором Фрикке и его штабом, а также захвачено большое количество вооружения и военного имущества.

После освобождения Грауденца генерал-майор Рахимов снова пригласил нас на НП. Он сердечно поблагодарил за хорошую боевую поддержку. Здесь нам довелось увидеть результаты своей работы. Прямыми попаданиями бомб штурмовики разбили штаб генерала Фрикке, три тяжелые батареи фашистов, мост через Вислу, железнодорожную станцию, забитую эшелонами, склады с боеприпасами, уничтожили много живой силы.

Главным итогом Висло-Одерской операции и нашего наступления на варшавско-берлинском направлении было

освобождение Польши. Наконец-то истерзанный и измученный польский народ вздохнул свободно. За годы оккупации он испытал невероятные муки и страдания. Гитлеровцы унижали и оскорбляли национальное достоинство народа, уничтожали его культуру. Долгих пять лет кровавый террор господствовал в этой стране. Каждый день оккупации стоил жизни тысячам поляков.

Вся Польша была покрыта сетью концентрационных лагерей. В них погибли от голода, холода и болезней, были замучены и казнены сотни тысяч поляков-антифашистов, советских военнопленных, а также много граждан из других европейских стран. Ныне всему миру известен Освенцим - лагерь смерти близ Кракова. В бараках этого лагеря одновременно содержалось до 250 тысяч узников. Каждый день фашисты доставляли сюда от трех до пяти железнодорожных эшелонов с узниками. В газовых камерах и крематориях ежедневно уничтожалось 10-12 тысяч ни в чем не повинных людей. Всего же за годы войны гитлеровцы истребили там более четырех миллионов человек.

Польский народ ненавидел фашистов, и никакие репрессии не могли сломите его волю к сопротивлению, к борьбе. Пять лет он вел непримиримую борьбу против оккупантов. Но, несмотря на героическую борьбу, у него не хватало сил, чтобы изгнать со своей земли захватчиков.

"Польский народ никогда не забудет, что он получил свободу и возможность восстановления своей государственной независимости благодаря блестящим победам советского оружия..." - так писали газеты освобожденной Варшавы. В годы Великой Отечественной войны только на польской земле за свободу и независимость польского народа отдали жизнь около 600 тысяч советских воинов.

В этом наступлении погиб и наш однополчанин Герой Советского Союза заместитель командира эскадрильи старший лейтенант Николай Алексеевич Васин. Разделил с командиром его боевую судьбу и воздушный стрелок комсомолец Григорий Антонов. При пролете линии фронта штурмовик был подбит зенитным снарядом. Объятый пламенем самолет так и не вышел из своего последнего пике.

Над могилой однополчан командир эскадрильи Герой Советского Союза майор Федор Башкиров от имени личного состава подразделения поклялся всегда помнить погибших героев и бить врага еще крепче.

Вместо одного павшего коммуниста в ряды партии вступили пять новых стойких бойцов. Первым пришел к парторгу командир звена Анатолий Асанов. В своем заявлении летчик писал: "Прошу первичную партийную организацию принять меня в ряды партии.

В нашем последнем наступлении на логово фашистского зверя хочу идти в бой коммунистом".

К тому времени у Анатолия Асанова было уже девяносто боевых вылетов. На такого испытанного воздушного бойца всегда можно было положиться. Как особо отличившегося в боях, партийная организация приняла Асанова в члены партии без прохождения кандидатского стажа.

В партию были также приняты летчик младший лейтенант Павел Арнаутов, младшие сержанты А. Назаров, К. Логинов и ефрейтор И. Почивалов. Через несколько дней начальник политотдела дивизии полковник В. Тяпков вручил молодым коммунистам партийные документы.

Этот торжественный акт по установившейся традиции происходил на аэродроме непосредственно перед очередным боевым вылетом.

В самый разгар Висло-Одерской операции меня назначили штурманом 62-го штурмового авиационного полка нашей дивизии. Не хотелось покидать свой 198-й Волковыский. От самой Москвы я воевал в его составе, уже считался ветераном. Сам знал всех, и, думаю, меня хорошо знали. Но приказ есть приказ. Полетел на соседний аэродром на совещание, да так и пришлось там остаться.

Мой "багаж" привезли через несколько дней. Первое время спал на оказавшейся свободной койке, пользовался полотенцем соседа. За годы войны мы привыкли ко всяким сложностям походно-боевой жизни и мало обращали внимания на быт.

В 62-м штурмовом авиаполку сложился замечательный коллектив со славными боевыми традициями, крепкой фронтовой дружбой. Входить в курс дела было нетрудно, так как ритм жизни здесь был обычным для каждого фронтового авиационного коллектива. Многих летчиков я знал по совместным боям, о других слышал.

Полеты и связанная с ними работа на земле сразу же захлестнули меня с головой. Полк ежедневно выполнял боевые задачи, и надо было обеспечить хорошую штурманскую подготовку экипажей. Начальник воздушно-стрелковой службы майор Моруженко был там ветераном, хорошо знал летный состав, командиров эскадрилий и поначалу частенько помогал мне советом и делом.

Первые боевые вылеты прошли для меня успешно, хотя не обошлось и без казуса. Возвращаясь с задания бреющим полетом, я решил блеснуть перед своими новыми ведомыми умением ориентироваться на предельно малой высоте. Как это было принято, подскакиваем на 100-200 метров, а затем опять

снижаемся и идем над верхушками деревьев.

Навыки таких полетов у меня были: как-никак за плечами около двухсот боевых вылетов. Десятки раз водил группы на любой высоте, над различной местностью - от Подмосковья до Вислы. Здешний район также был хорошо знаком, и мы уверенно выполняли самые сложные маршруты.

И вот случилось непредвиденное: на какое-то время я отвлекся от наблюдения за местностью. А потом смотрю и не узнаю ее. Ведомые точно выдерживали боевой порядок, доверчиво следовали за мной, не подозревая, что ведущий не знает, где находится. Как тут быть? Спросить у ведомых? А что подумают они? Хорош, скажут, штурман!..

Чтобы сориентироваться, перевел самолет в набор высоты. Группа послушно повторила мой маневр. Пытаюсь сообразить, куда нас занесло, сличаю карту с местностью, но все вокруг настолько незнакомо, что не могу найти мало-мальски характерный ориентир.

Вдруг слышу голос воздушного стрелка сержанта Немцева:

- Командир, слева аэродром!

Действительно, в пяти-шести километрах была наша точка. Разворачиваюсь, чтобы пройти над летным полем. Снижаемся, переходим снова на бреющий полет и на большой скорости проносимся над аэродромом. Подаю команду на роспуск и энергично отваливаю от строя для захода на посадку. Ведомые, выдерживая заданную дистанцию, следуют за мной.

После полета собрал свою группу и каждого летчика спросил: где мы летели? Конечно, ответы, как и следовало ожидать, были разными. Да это и не удивительно, ведь лететь в строю в постоянном напряжении, выдерживать интервал и дистанцию очень сложно. Поэтому ведомые, как правило, держат лишь общую ориентировку. Не знаю, догадались они или нет, что я сплоховал тогда в полете, но тот случай остался в моей памяти навсегда.

Ежедневные боевые задания, успехи и неудачи, постоянная встреча с опасностью не оставляли времени скучать по друзьям, оставшимся в 198-м штурмовом авиаполку. И только при случайной встрече в воздухе с группой штурмовиков с голубыми коками становилось немножко грустно. Как там живут ребята? Что нового? Все ли в строю боевые друзья?..

И здесь, на новом месте, у меня было много хороших товарищей, а дружба с ними крепла от полета к полету. Командира 62-го штурмового авиационного полка Филиппа Степановича Старовойтова я знал давно. Он проходил стажировку в нашем 198-м. Это был требовательный и справедливый офицер.

Работалось под его руководством легко.

В то время мы действовали с аэродрома Пшасныш по окруженной группировке противника в Восточной Пруссии. Видя безысходность своего положения, немцы оказывали ожесточенное сопротивление, но участь их была решена. Несколько фашистских дивизий были прижаты к Балтийскому морю в районе городов Данциг, Гдыня, Цопот, и нам предстоял очередной перелет на новый аэродром, ближе к фронту.

Штурмовикам приходилось наносить удары по малоразмерным целям, затерянным в лабиринтах улиц. Нужно было уметь искать такие цели, уметь быстро ориентироваться. Война требовала учить этому летчиков и учиться самому. Во многих новых для меня вопросах зачастую приходилось разбираться самостоятельно.

Вскоре подполковник Старовойтов ушел на повышение. На его место был назначен Герой Советского Союза майор Павел Васильевич Егоров. Начал он службу на фронте рядовым пилотом на По-2, подбирал летчиков, севших на подбитых самолетах на нашей территории, потом служил в эскадрилье первого Героя Советского Союза в этом полку Константина Брехова. Будучи в учебном центре дивизии, Егоров подготовил 25 летчиков, а затем снова вернулся в свой полк и прошел, как говорят, все командирские ступеньки. Повезло Павлу Васильевичу в том смысле, что все время летал с одним воздушным стрелком Иваном Масленниковым. Их экипаж выполнил к тому времени 149 успешных боевых вылетов. Командиру полка майору Егорову едва минуло в то время 25 лет, но молодость не мешала его авторитету.. Это был уважаемый человек. Действительно, не каждому дано за короткий срок вырасти от рядового летчика до командира полка. Спокойный, уравновешенный, он умело руководил боевым коллективом.

Хорошо дополнял командира начальник штаба полка майор Николай Кузьмич Фиалковский. Сибиряк по рождению, он после средней школы поступил в военно-артиллерийское училище. Затем пошел в авиацию, переучился на штурмана дальней бомбардировочной авиации. Не раз летал, в глубокий тыл противника. В конце сорок первого года был переведен на штабную работу,

В 62-м полку Николай Кузьмич считался ветераном. Дело знал хорошо, потому и чувствовал себя уверенно. В день моего прибытия Фиалковского в штабе не было, он находился на станции наведения, и первое наше знакомство состоялось по радио, когда мы с ведомым были в полете.

Нажимая на букву "р", начальник штаба командовал нам,

называя мой позывной:

- Пер-рвый, пер-рвый, р-работайте по цели номер тр-ри!

После двух заходов на рощу, где мы обнаружили танки, землю заволокло дымом. Он мешал вести прицельный огонь. Но Фиалковский помогал нам своими командами, и его голос нельзя было спутать ни с чьим другим:

- Пр-ротивник отступает по дор-роге на запад. Зайдите еще р-разок!

Вслед за нашей группой пришел с ведомыми майор Башкиров, потом привел своих "ореликов" капитан Васильев. Его сменила четверка капитана Симоненко, затем - группа В. Сергеева. В заключение гитлеровцев атаковал двумя звеньями майор Егоров. Группы краснозвездных самолетов приходили, выполняли задачу и уходили, а на станции наведения, оглушенный громом разрывов и выстрелов, бессменно нес свою нелегкую вахту майор Фиалковский, успевая следить за сложной наземной обстановкой, держать связь, с общевойсковым командиром, наводить штурмовики на нужные цели и еще наблюдать при этом, не появились бы в небе "мессеры" или "фокке-вульфы".

Он возвращался на аэродром уже под вечер и тут же принимался готовить документы для разбора летного дня. Начальник штаба интересовался нашим налетом, результатами ударов, расходом боеприпасов, горючего, работой авиационного тыла, не забывал контролировать готовность передовой команды для перебазирования на новый аэродром.

Собственно, начальник штаба 198-го полка майор Сергей Васильевич Поляков делал все то же самое, но в стиле его работы было, пожалуй, больше плановых начал, военной четкости и организованности. Из 198-го полка майор Поляков ушел на повышенно, в штаб 309-й истребительной авиационной дивизии. Этот высокообразованный офицер был для нас своего рода генератором идей. Он всегда учил летчиков творчески относиться к полету. "Творчество, - говорил он, начинается в экипаже, когда у летчиков появляется стремление летать по-новому, смело, интересно. Смысл творчества - в умении хорошо чувствовать новое".

Стоит, бывало, кому-либо подать интересную мысль, и Поляков обязательно постарается развить ее, воплотить в конкретные дела. При Сергее Васильевиче штаб полка был у нас своеобразным творческим центром, откуда далеко пролегали невидимые тропы войска.

Самая примечательная черта характера Фиалковского - его оперативность. Он, что называется, на лету давал точное

распоряжение для обеспечения боевых вылетов:

- Инженеру по вооружению капитану Каминскому проверить боекомплекты всех вылетающих экипажей... Группе старшего лейтенанта Сумарокова взять ПТАБы для борьбы с танками. На самолеты лейтенанта Моисеенко подвесить фугасные и осколочные бомбы. Им придется работать по автоколонне.

И тут же начальник штаба инструктировал летчиков:

- Автоколонну штурмовать с головы. Вам понятно, товарищ Моисеенко? Нельзя позволить врагу уйти жи-вым!.. По траншеям и окопам гитлеровцев бить особенно точно, ни метра восточнее, - напутствовал старшего лейтенанта Константина Давыденко. - Помните - рядом свои!

После постановки задачи Фиалковский затихал, принимался за очередные дела и говорил, ни к кому не обращаясь:

- Ну а я поеду в пехоту, вчера она плохо обозначала наш передний край. И штурмовики работали наугад...

Если Фиалковского в полку побаивались, то к замполиту люди шли с любой радостью или бедой. Подполковник Гавриил Максимович Русаков всегда держал свое доброе и умное сердце в готовности номер один. Если человек оказывался в беде - он старался ободрить его, успокоить. Но если кто пытался ловчить - резал под корень.

В молодости после окончания учебного заведения Русаков стал сельским учителем. По этой причине его освободили от службы в армии. Спустя три года по рекомендации райкома партии коммуниста Русакова направили и авиационную школу. Так он стал летчиком, а затем и комиссаром. Со своим полком Гавриил Максимович прошел путь от Москвы до границы Германии и все время летал на боевые задания.

Майор Фиалковский обычно спрашивал Русакова:

- На завтра планировать вас на полеты?

- Обязательно! - отвечал замполит.

Если вылет предстоял трудный, то Русаков шел ведущим группы. Когда кто-либо внезапно выбывал из строя, заместитель командира полка по политической части занимал его место в боевом порядке, чтобы не нарушать расчета. Случалось ему летать в группе и замыкающим - для выполнения задания по фотоконтролю. Всего он сделал около ста боевых вылетов.

Часто летал Русаков и на учебно-боевом самолете с целью проверки техники пилотирования молодых летчиков. Здесь же, на аэродроме, как бы между делом политработник проводил с авиаторами интересные беседы. Из робких, необстрелянных парней он старался воспитать героев, каждому умел внушить уверенность в своих силах. Хвастуны и зазнайки под взглядом

Гавриила Максимовича теряли свой апломб. Тому, кто незаслуженно был обижен, друзья советовали: "Иди к Русакову!" И не было случая, чтобы после вмешательства политработника не восторжествовала справедливость. Партийной совестью полка называли его однополчане.

В силу своих новых обязанностей мне очень часто приходилось иметь дело с инженером полка капитаном Николаем Зиновым. Это был отличный организатор, знающий свое дело специалист, он сумел сплотить вокруг себя дружный коллектив. Благодаря этому у нас почти не было случаев, чтобы запланированный самолет не вышел на старт.

Наземные специалисты понимали, насколько трудна и ответственна работа летчика, насколько важно, чтобы воздушный боец верил в безотказность машины, ее вооружения. Поэтому инженеры, техники, механики, оружейники, прибористы, воины авиационного тыла отдавали делу все силы, как этого требовала боевая обстановка.

Мой самолет в этом полку обслуживал техник-лейтенант Ермаков. Он старался сделать все своевременно, чтобы машина в любой момент была готова к вылету. Правда, однажды у техника произошла непредвиденная заминка. Пока я был на КП, мой штурмовик готовили к очередному боевому вылету, и в это время в кабину самолета забрался громадный светло-коричневый дог. Выгнать непрошеного гостя оказалось не так-то просто. На всякие попытки сделать это собака отвечала глухим рычанием.

Как нам рассказали потом, дог принадлежал одному из удравших немецких летчиков, и теперь вот остался "сиротой". Кому-то пришла в голову мысль, что пес, наверное, ученый: ему надо бросить поноску. Так и сделали: техник показал догу палку, затем бросил ее подальше от самолета. Дрессированная собака тут же выскочила из кабины, схватила палку и снова направилась к штурмовику. Но Ермаков уже успел закрыть фонарь кабины.

Из-за этого случая подготовка самолета к вылету все-таки задержалась. Для шутников и тут нашелся повод посмеяться: "Собака-то вражеская, вот и блокировала боевую машину". А расстроенный непредвиденной задержкой Ермаков никак не мог отвернуть кран слива воды. Попробовал постучать молотком и отбил ручку. На помощь технику пришли друзья. Неисправность устранили, и штурмовик вскоре был готов к вылету.

Других происшествий у нас с Ермаковым не было. На подготовленном им самолете мне пришлось совершить десятки боевых вылетов, и ни разу машина не подвела в воздухе.

С первых дней пребывания в новой должности у меня сложились хорошие отношения и с комсоргом полка младшим

лейтенантом Иваном Хандием. Это был живой, общительный офицер. Он хорошо знал личный состав, часто бывал в подразделениях, беседовал с солдатами об использовании передового опыта в боевой практике. Комсорг обещал помогать мне во всем, но при этом поставил условие:

- Чтобы вы, товарищ капитан, иногда брали меня в боевой полет!

- Обязательно слетаем, Иван. И не раз, - сказал я своему новому другу.

Мне нужно было как можно скорее войти в курс дела. В ближайшее время нам предстояло действовать над большими городами, в условиях тесного контакта с нашими наземными подразделениями, впереди - полеты над морем, штурмовые удары по кораблям противника. А Хандий был смекалистым парнем.

Родился он в селе Шулжаны, недалеко от Миргорода, до войны окончил аэроклуб, но служить попал в пехоту. Был пулеметчиком. Первый орден получил за сбитый вражеский бомбардировщик. Второй - за участие в штурме города Ярцево. Орден Славы III степени засверкал на груди комсорга, когда он подбил фашистский танк.

Смелого сержанта командировали на курсы политработников. После окончания их при распределении по полкам работники отдела кадров обратили внимание на тот факт, что Иван Хандий окончил аэроклуб. Тогда и послали его в авиацию.

В период боев за Грауденц в Восточной Пруссии полк потерял несколько летчиков и воздушных стрелков. На смену им пришла необстрелянная молодежь. С уважением смотрели они на ветеранов полка. На заседании комсомольского бюро Хандий предложил организовать беседы заслуженных летчиков с молодыми пилотами. За советом, как лучше это сделать, он пришел ко мне. Мы решили привлечь к агитационно-воспитательной работе Героев Советского Союза Воздвиженского, Давыденко и Моисеенко.

- А первая беседа ваша, товарищ капитан! - улыбнулся комсорг.

Ну что тут скажешь ему? Согласился... По себе знал - эти беседы очень нужны молодым штурмовикам. Проводили мы их вечерами, когда затихала работа на аэродроме. Послушать ветеранов приходили все, кто был свободен от боевого дежурства.

Потом Хандий предложил устроить встречу молодых воздушных стрелков со стрелками-ветеранами, теми, кто не раз участвовал в отражении атак вражеских истребителей. Такие встречи имели не только воспитательное значение. Они вселяли в

молодых веру в свои силы, вырабатывали у них волю к победе, звали на славные ратные дела.

Почти два месяца, с 23 января по 18 марта, 62-й штурмовой авиационный полк вел боевую работу с аэродрома Пшасныш. Наши войска, разгромив противника на наревском плацдарме, устремились на запад. С каждым днем штурмовикам приходилось летать все дальше и дальше. А погода, как назло, капризничала. Снежные заряды ухудшали видимость, низкая облачность вынуждала летать на малых высотах. Район под нами был пестрый, что затрудняло ориентировку, поэтому на задания ходили в основном опытные летчики. Особенно трудно было ориентироваться над Восточной Пруссией. Местность здесь пересеченная, с большим количеством мелких и крупных озер, расвитой сетью шоссейных дорог. Летишь, бывало, на бреющем полете, и глазу не за что зацепиться. Мелькают островерхие, под красной черепицей, дома, похожие один на другой, этакие "культурные" озера да сплошная паутина дорог.

Отступая, противник продолжал оказывать сильное сопротивление. Совместно с нашими наземными войсками штурмовикам приходилось буквально выкуривать фашистов из фольварков, узких дефиле, всевозможных долговременных укреплений. Когда восточно-прусская группировка была рассечена на две части и мы вышли на подступы к городу Эльбинг, гитлеровцы устремились через залив Фриш-Гоф, который еще был покрыт тонким льдом, на косу Фриш-Нерунг. Они рассчитывали выйти по косе в район Данцига, а затем в Восточную Померанию.

На предложение сдаться в плен враг ответил отказом. Тогда штурмовики получили задачу не допустить отхода немецких частей и атаковать колонны немцев. Лед вздымался от разрывов фугасных бомб. Многие захватчики нашли свою смерть на дне залива.

Чаще всего погода была настолько сложной, что приходилось действовать одиночными экипажами. Гитлеровцы открывали по штурмовикам бешеную стрельбу изо всех видов оружия. Соберут, бывало, в голову колонны по 40 -50 ручных пулеметов и строчат по атакующим "илам". На пути к цели вставал шквал огня, но и это не помогало фашистам. От бронированных штурмовиков летели искры, а экипажи продолжали атаку. В таких вот условиях получали боевое крещение наши молодые летчики и воздушные стрелки. С первых же боевых полетов они познавали, что на войне легких побед не бывает.

Тринадцатого марта два полка нашей дивизии перебазировались поближе к линии фронта, на аэродром близ

города Мариенбург.

Тотчас после посадки к нам подбежал молодой незнакомый мне солдат с пачкой свежих листовок. Летчики и воздушные стрелки принялись читать их. Это было обращение Военного совета 2-го Белорусского фронта к воинам. Оно заканчивалось призывом: "Сбросим фашистов в студеную балтийскую воду!"

Так из листовки мы узнали, что совсем скоро нам предстоит штурмовать города на побережье Балтийского моря: Данциг, Гдыню и Цопот. Главное, конечно, было взять Данциг. Огромный город-порт, крупная военно-морская база на Балтике.

В операции по овладению Данцигом нам предстояло действовать совместно с дальними и легкими ночными бомбардировщиками. Сначала было решено разделаться с истребителями противника, базировавшимися на близлежащих аэродромах. Имея около двухсот "мессеров" и "фокке-вульфов", гитлеровцы порой доставляли нам немало хлопот.

Поэтому было решено прежде всего подавить, уничтожить здесь вражескую авиацию, расчистить небо для бомбардировщиков и штурмовиков. Потом предполагалось даже истребители использовать для нанесения ударов по опорным пунктам в городе и кораблям противника в Данцигской бухте.

Большую угрозу для нашей авиации представляли неприятельские зенитки. Число их не поддавалось учету, так как огонь по нашим самолетам вели и танки, и корабли, и общевойсковые подразделения на передовой, и, конечно же, батареи у объектов штурмовки. Условия для наших полетов были трудными, и мы много думали о том, как избежать лишних потерь.

- Возьми кого-либо из надежных ведомых да слетай-ка на разведку! предложил мне майор Егоров.

Полетел со мной хороший летчик киргиз Токон Бекбоев. Он окончил Чкаловское училище и был оставлен там инструктором, но Токону хотелось сражаться с врагом. С большими трудностями Бекбоев все-таки попал на фронт и прибыл в наш 198-й полк, когда мы базировались на аэродроме Желудок под Гродно.

Токон Бекбоев быстро схватывал, чему учили его ветераны - офицеры В. Сергеев и В. Николаев. Участвуя в налетах на Осовец, Ломжу, Остроленку, в боях на наревском плацдарме, он показал, что хорошо пилотирует самолет и неплохо разбирается в тактике. Не один раз ему доверяли летать замыкающим с фотоаппаратом, и всегда Бекбоев успевал зафиксировать результаты штурмовых ударов. Гоняясь за разрывами наших бомб, лейтенант привозил хорошие фотографии.

В нашем первом полете на Данциг было решено провести

разведку с фотографированием. Мы прошли над центром города, осмотрели порт, Данцигскую бухту, а на обратном пути разведали аэродром противника. И везде гитлеровцы встречали нас плотным зенитным огнем. Приходилось хорошо крутиться, чтобы не стать жертвой гитлеровских зенитчиков. Летели мы то над самыми крышами домов вдоль улиц, то вдруг взмывали повыше, меняя при этом курс, то шли осторожно в стороне от интересующего нас объекта.

Как ни велика была опасность, но ни я, ни мой ведомый не думали о ней. Может быть, и некогда было думать, а возможно, и потому, что, уходя на задание, мы обычно брали с собой заряд оптимизма, старались быть предельно собранными, организованными и не верили ни в какие приметы. К сожалению, отдельные наши товарищи порой поговаривали о такого рода вещах.

Вот и сегодня нас вызвали на КП вдвоем, меня и ведомого (не буду его называть). Вызвали, чтобы поставить задачу первого разведывательного полета на Данциг. И вдруг слышу слова моего напарника:

- Я только что побрился, Павел Васильевич! Нехорошая примета...

Командир недовольно махнул рукой: дескать, иди к черту со своей приметой, а я стоял и краснел за товарища.

Конечно, наши летчики, как говорится, не верили ни в бога, ни в черта, но вот иные не могли отделаться от традиций, существовавших в авиации с ее зарождения. Старые летчики предпочитали не бриться, не фотографироваться перед вылетом, следили за тем, чтобы по пути на аэродром не перебежала дорогу черная кошка, брали с собой в полет разные талисманы: игрушечную обезьянку, плюшевого зайца или медвежонка...

Правда, я тут ни при чем, но нашему экипажу везло на собак. То дог забрался в кабину, то стала за нами бегать маленькая собачонка по кличке Крыса. Провожает до столовой, а оттуда - на аэродром. Вскочит, бывало, на стабилизатор, а затем по фюзеляжу - в кабину стрелка. Старшина Немцев охотно брал собачонку в полет, очевидно считая ее своеобразным талисманом. В воздухе она забиралась на колони к стрелку и посматривала по сторонам. Конечно, такое бесцеремонное поведение собачонки не всегда нравилось Немцеву, но он терпел, объясняя это тем, что, дескать, при зенитном обстреле Крыса начинала лаять, предупреждала об опасности. Никто в это, конечно, не верил. Над Немцовым при случае подшучивали товарищи, но он не обижался.

За два месяца Крыса совершила с нами двадцать вылетов,

дважды ее задевали вражеские осколки. Особенную активность собачонка проявляла перед перебазированием на другой аэродром, опасаясь, видимо, как бы ее не забыли. Так и путешествовала она вместе с экипажем по дорогам войны.

...Из полета на Данциг мы привезли плохие снимки. Над городом стоял густой дым от пожарищ, поднимавшийся до высоты 1500 метров. Объекты штурмовки просматривались плохо, смутно были видны городские кварталы, береговая черта и корабли на рейде. Но все-таки начало было сделано.

На следующий день нам приказали подавить артиллерийские и минометные батареи в районе Оливы. Здесь гитлеровцы поставили огневой заслон нашей пехоте. Штурмовать противника в черте города всегда трудно. Кварталы его похожи друг на друга, однообразны. Нелегко установить и линию боевого соприкосновения.

Эти вопросы были согласованы с наземным командованием. Мы договорились и с истребителями прикрытия. Решили лететь полком в колонне четверок. В каждой из трех последних были выделены самолеты для подавления зенитной артиллерии в районе цели. Сверху нас прикрывала восьмерка истребителей.

Взлет и сбор полка прошли отлично. Выше нас в синеве мартовского неба словно купались пары наших "лавочкиных". Настроение бодрое. Берем курс на Оливу.

Но перед пролетом линия фронта со станции наведения я услышал приметный говорок майора Н. Фиалковского:

- "Янтар-рь-один", атакуйте цель номер-р тр-ри!

Быстро соображаю, что цель номер три - это аэродром гитлеровцев Легштрисс. Несмотря на близость переднего края, он продолжал действовать. Чтобы сохранить свои истребители от огня советской артиллерии и от наших ударов, гитлеровцы откатывали их за один-два километра от взлетно-посадочной полосы и прятали в земляных укрытиях между зданиями.

Отыскать там рассредоточенные самолеты, а тем более разбомбить их было нелегко. Но положение, видимо, изменилось. Не такой человек Фиялковский, чтобы сразу из-за какого то мелкого события перенацелить группу. Видимо, как говорят, игра стоила свеч.

Так и оказалось. По данным разведки, на аэродроме в тот момент стояло около двадцати готовых к вылету самолетов. Еще столько же в разобранном виде находилось в ангаре. Они были подготовлены к погрузке на баржи.

Об изменении задания я оповестил свою группу и истребители прикрытия, передал открытым текстом, что атакуем аэродром парами с левым разворотом и последующим

замыканием круга.

Как и намечали, линию фронта пересекли на высоте 2000 метров со снижением на повышенной скорости. Гитлеровские зенитчики первое время не могли пристреляться. Разрывы ложились у нас в хвосте или в стороне от группы.

И вот уже под нами аэродром. С левым доворотом начинаем атаку. По группе яростно ударили зенитки. Мы проскочили. Во втором заходе огонь редеет, штурмовики заставили замолчать гитлеровских пушкарей. Противовоздушная оборона аэродрома была дезорганизована. Самолеты были рассредоточены. Каждый выбирал себе цель и бил по ней из пушек и пулеметов. Бомбы пригодились для разрушения летного поля и ангаров.

После выхода из атаки мы опять сбили с толку зенитчиков противника, взяв курс не к линии фронта, а на центр города. Лишь через десять минут развернулись на обратный курс и без потерь ушли на свою территорию. О нашем полете в сводке Совинформбюро говорилось, что на аэродроме Легштрисс под Данцигом уничтожено четырнадцать готовых к вылету фашистских истребителей. Двадцать, кроме того, сгорело в разрушенном ангаре.

Обстановка на фронте продолжала оставаться сложной. Наши войска вели ожесточенные бои в пригородах Цопота, Оливы, Данцига, используя любую возможность для броска вперед. Зачастую связь между частями и подразделениями нарушалась, усложнялось взаимодействие между пехотой и танками. Артиллерия порой не имела точных координат целей.

Еще труднее было штурмовикам. Из-за плохой информации о переднем крае, расположении целей приходилось делать по нескольку уточняющих заходов. Вот в такой обстановке и произошел случай, о котором нельзя не рассказать.

Штурмовики еще не произвели посадку после очередного вылета, а на командный пункт пришло донесение: одна из наших групп ударила по своим войскам. В воздухе над Данцигом стоял сплошной грохот. Десятки самолетов атаковали позиции вражеских войск, совершая по нескольку заходов. Группы порой мешали друг другу, атаковали на пересекающихся, а то и встречных курсах.

Такая неразбериха могла быть потому, что группы самолетов пришли из разных полков и даже дивизий. Операторы станций наведения просто не в состоянии были своевременно разобраться в обстановке, слишком много было неувязок. Заявки одна за другой поступали от наземных войск. То надо было своевременно нанести удар по вражеской артиллерии, мешавшей продвигаться нашим наступающим танкам, то требовалось бить по

контратакующей пехоте или танкам противника. Нам в полете вообще ничего не было видно. Наши наземные подразделении ворвались в пригороды Данцига и завязали уличные бои. Где линия фронта, куда продвинулись войска - практически установить было невозможно. И только большой опыт ведущих групп позволял определять, где свои и где противник.

В такой обстановке четверка штурмовиков во главе с капитаном Симоновым точно вышла на цель и приготовилась атаковать вражескую артиллерийскую батарею у южной окраины городи Олива. Вдруг со станции наведении поступила команда нанести удар по танкам противника в этом же районе. Определить, где танки, Симонов, естественно, сразу не смог. Он сделал круг, выполнил змейку, но цель так и не обнаружил.

- Не вижу цели!-доложил он на станцию наведении.

- Плохо смотрите!

Ведущий перешел на бреющий полет и еще внимательнее осмотрел указанный район. И опять ничего не увидел.

- Нет танков! - повторил Симонов.

Тотчас со станции наведения ему подсказали, что гитлеровские машины надо искать на окраине города между домами, в садах. Там же засела и пехота противника...

Штурмовики взяли новый курс. Капитан Симонов принял решение пройти еще раз над этим районом и атаковать танки. "Если их не удастся обнаружить, то надо ударить по засевшим в домах фашистам", - решил он. Над окраиной города группа была обстреляна из крупнокалиберных пулеметов. Пулеметная очередь прошила правую плоскость ведущего. Появились пробоины и у ведомых. "Раз стреляют, значит, здесь противник!"-подумал Симонов и сбросил бомбы.

И вдруг голос наведенца сорвался на дискант:

- По своим бьете!

Штурмовики немедленно прекратили выполнение задания. Ведущий собрал группу и с оставшимся боекомплектом возвратился на свой аэродром. К счастью, все обошлось благополучно. Никто из наших не пострадал, но все же рота автоматчиков вынуждена была отойти на прежние позиции.

Неудачный вылет стал предметом большого разговора на разборе боевых действий. Летчики по-разному оценивали этот случай. Одни обвиняли Симонова, который, не обнаружив танки и не удостоверившись, где находится противник, произвел атаку. Другие оправдывали его, когда он решил ответить огнем на огонь с земли. Воздушные стрелки обвиняли пехоту, которая не обозначила себя.

Дискуссию прекратил командир полка.

- Как бы ни были сложны условия, - сказал он, - во всех случаях удар по своим недопустим. Должно быть правилом: не опознал цель - не атакуй. Уходи на запасную или ищи другую - в расположении противника работа всегда найдется. Что же касается опознавания своих войск, обозначения переднего края, надежной связи со станцией наведения и достоверной информации о положении войск, то здесь налицо недоработка общевойсковых командиров и их штабов.

В тот же день были приняты меры к получению точной оперативной информации о положении войск от авиационных представителей, находящихся на станциях наведения. Туда были посланы офицеры оперативного отделения дивизии и из штаба полка. С утра майор Фиалковский вывесил на аэродроме карту с обозначением "свежей" линии фронта, расположения огневых точек противника, его зенитной артиллерии и указанием места расположения радиостанций наведения.

Этот случай был большим уроком для всех нас, особенно для виновника происшествия.

Справедливости ради надо сказать, что для обвинения ведущего не было оснований. Обстановка действительно была очень сложной, и виновника тут надо было искать не в строю атакующих штурмовиков, а в штабах авиационных и наземных частей.

23 марта наши войска, продолжая наступление на данцигском направлении, овладели городом Цопот и вышли на побережье бухты между Гдыней и Данцигом, разрезав тем самым на две части прижатую к морю группировку противника. На Гдыню мы сделали два боевых вылета в составе полка. С каждым часом сопротивление врага на этом направлении слабело. Вопрос о падении Гдыни можно было считать предрешенным. И нас снова нацелили на Данциг.

Противник удерживал большую часть города, но бить его нужно были не в местах, где засели гитлеровцы, а на море, потому что фашисты подбрасывали в город подкрепления и эвакуировали оттуда ценности морским путем.

Удары по кораблям оказались для нас трудной задачей. Эти плавучие дивизионы при появлении наших самолетов буквально ощетинивались огнем зениток. Мы искали тактику действий против морских судов, атаковали их то с пикирования, то с бреющего полета, по всякий раз попадали в зону действительного зенитного огня и привозили домой десятки пробоин.

Полеты на Данциг стоили жизни многим нашим летчикам и воздушным стрелкам. В одном из налетов на город погиб парторг моей бывшей эскадрильи лейтенант Николай Курилко. Последние

месяцы он особенно хорошо воевал, успешно выполнял любые задания, вел активную партийно-политическую работу в эскадрилье.

Самолет лейтенанта Курилко был сбит огнем зенитной артиллерии. Противник, не имея возможности надежно прикрыть свои объекты, стал стрелять по нашим самолетам снарядами со взрывателями ударного действия, не дававшими видимых трасс. Уменьшение вероятности попадания из-за невозможности корректировать огонь по разрывам гитлеровцы компенсировали тем, что наши летчики, не видя трасс и не зная, что по ним стреляют, не выполняли противозенитного .маневра, повторяли заходы с одного направлении и несли от этого потери.

Геройский подвиг совершил над Данцигом капитан Алексей Симоненко. Он атаковал артиллерийские батареи гитлеровцев, выполняя один заход за другим. Под воздействием штурмовиков гитлеровцы вынуждены были спрятаться в укрытия. Ослаблением артиллерийского огня воспользовалась наша пехота, сделав победный рывок к переднему краю неприятельской обороны. И в тот момент, когда автоматчики уже заняли окопы противника, гитлеровская зенитка ударила по самолету капитана Симоненко.

Машину сильно подбросило. Летчик почувствовал острую боль в груди и потерял сознание. Через несколько секунд Симоненко пришел в себя и успел выхватить машину из пикирования.

- Вы ранены, командир? - спросил воздушный стрелок Хмелевский.

- Ранен, - через силу ответил летчик. - Будем тянуть к своим!

Перелетев за вражеские позиции, Симоненко увидел площадку, годную для приземления, и, не выпуская шасси, посадил машину. Стрелок Хмелевский вытащил из кабины раненого командира и понес в расположение своих войск, не обращая внимания на обстрел. Через час танкисты доставили авиаторов в полевой госпиталь. Там Симоненко скончался от тяжелых ран.

Командующий воздушной армией генерал-полковник авиации К. А. Вершинин по согласованию с командующим фронтом и представителями Ставки Верховного Главнокомандования организовал так называемые звездные налеты на Данциг. В них участвовали авиационные соединения трех соседних фронтов. Сотни дальних бомбардировщиков с разных высот бомбили военные, промышленные объекты и корабли противника.

Это было грозное зрелище. Мы видели в ночном небе огромные группы наших самолетов. Волна за волной шли они на

Данциг, сотрясая окрестности мощным гулом авиационных мотором. А потом до нас доносилась боевая гроза взрывов и разливалось у западного горизонта зарево пожаров.

Утром в сводке Советского информбюро сообщалось, что в районе портов Гдыня и Данциг в результате бомбардировок самолетов советской морской авиации потоплено шесть вражеских транспортов общим водоизмещением 34 тысячи тонн. В следующую ночь был уничтожен плавучий док противника, подводная лодка и одиннадцать морских транспортов общим водоизмещением 67 тысяч тонн... Налеты наших тяжелых бомбардировщиков сильно ослабили врага, но он продолжал оказывать яростное сопротивление.

Для поддержки наступления своих войск мы делали по четыре, а то и по шесть боевых вылетов в сутки. Погодные условия оставались сложными, и боевые действия велись штурмовиками с малых высот. Чтобы обмануть противника, мы стали уходить далеко в море и там разворачивались на Данциг. Потом и этот наш маневр был разгадан противником. Он и с моря стал встречать штурмовики лавиной зенитного огня.

Нам ничего не оставалось делать, как прорываться к целям сквозь сплошной зенитный огонь. Лавируя между разрывами, мы упорно штурмовали опорные пункты противника в городе. За штурмовиками неотступно следовали истребители прикрытия, поэтому ни один наш экипаж не был атакован над Данцигом. А сколько зенитных батарей подавили наши истребители! Правда, и сами они несли при этом немалые потери. Но война есть война.

Незабываемый подвиг над Данцигом совершили два летчика-истребителя Николай Дроздов и Михаил Непочатов. Прикрывая наш подбитый штурмовик, они сбили два "мессера", но при этом оба были ранены. Слабея от потери крови, Непочатов нашел в себе силы уничтожить еще один "фокке-вульф". При перелете линии фронта один из наших летчиков-истребителей был ранен вторично. Но, несмотря ни на какие трудности, пара довела подбитый штурмовик до своего аэродрома. Сами же летчики-истребители трагически погибли при посадке. Это случилось на наших глазах. Изнемогая от потери крови, Непочатов не смог сделать традиционного круга над аэродромом и с прямой зашел на полосу. А Дроздов приземлился со встречным курсом. Тяжело раненные летчики уже не слышали предупреждающих команд руководителя полетов, не видели запрещающих красных ракет. Так и мчались навстречу друг другу два истребителя. На пробеге машины столкнулись и взорвались.

Можно сказать, чудом уцелел в том полете на Данциг летчик-истребитель лейтенант Иван Самойлов. В паре с Виктором

Зотовым он прикрывал нашу группу. В момент, когда они пикировали на фашистский аэродром, раздалась команда со станции наведения:

- Маленькие! Над вами "фоккеры"!

Товарищи вступили в неравный бой. В результате меткого огня Зотова и Самойлова два вражеских истребителя были уничтожены с первой атаки. Ни один стервятник не смог приблизиться к нашим штурмовикам.

Выполнив задачу, группа Ил-2 спокойно совершает посадку. Следом за ними садятся и истребители. Хорошо сел Иван Самойлов. Однако только успел самолет приземлиться, как сейчас же после посадки на нем перестали действовать рули управления... Случись это на секунду раньше, и последствия могли бы оказаться трагическими.

За время Млавско-Эльбинской операции 172-й истребительный авиационный полк, прикрывавший штурмовики, сбил семьдесят самолетов противника. Лейтенанты В. Зотов и И. Самойлов открыли над Данцигом счет восьмому десятку сбитых полком "мессеров" и "фокке-вульфов". Это был немалый вклад летчиков в операцию по ликвидации гитлеровской группировки на Балтике.

К тому времени наши части, преодолев сопротивление врага, овладели прибрежными господствующими высотами и ворвались в Гдыню. А еще через несколько дней, 30 марта, войска 2-го Белорусского фронта завершили разгром данцигской группировки гитлеровцев, штурмом овладели городом-крепостью Данциг - важнейшим портом и военно-морской базой противника на Балтийском море.

При этом было пленено 10 тысяч солдат и офицеров. В качестве военных трофеев нам досталось 84 самолета, 140 танков и самоходок, 45 подводных лодок и 306 паровозов. Только убитыми в боях за Данциг фашисты потеряли более 39 тысяч человек. Сорвался стратегический план Гитлера, который хотел сковать наши силы в этом районе и вынудить нас вести затяжные боевые действия.

Мы летали на Данциг с аэродрома Мариенбург. С этого аэродрома сделал я памятный для меня двухсотый боевой вылет. К моему возвращению из полета на старт было вынесено Знамя полка. В честь такого события был дан маленький салют - полетели разноцветные ракеты. На митинге личного состава было объявлено, что решением общего комсомольского собрания нашему самолету присвоено почетное наименование "Родина". Летать на штурмовике с таким гордым именем - большая честь для каждого. И оправдать его можно было только

самоотверженной боевой работой.

Сколько вылетов придется сделать еще до конца войны, до окончательной капитуляции фашистской Германии? Этого, конечно, никто не мог сказать. Но ясно было, что наша победа близка...

У многих летчиков количество вылетов приближалось к трехзначному числу. Да, воевать к тому времени мы действительно научились по-настоящему.

Глава восьмая. Суровый учитель - война

С некоторых пор в нашем полку появились симптомы "звездной болезни". Болезнь эта необычайно коварная - зазнайство. Чаще всего зазнайство встречалось среди молодых летчиков, сделавших по двадцать - тридцать боевых вылетов. Шапкозакидательские настроения, головокружение от успехов проявлялись в том, что эти пилоты недостаточно глубоко понимали значение дисциплины и организованности в условиях фронтовой обстановки, а порой героизм путали с лихостью.

Однажды, возвратившись с боевого задания, младший лейтенант В. Сокурин нарушил порядок роспуска группы. Раньше времени он вышел из строя, пронесся на малой высоте над самолетной стоянкой и разогнал техников и механиков, ожидавших свои самолеты. В конце аэродрома Сокурин заложил невероятный крен, развернулся и пошел на полосу, забыв выпустить шасси. Помогла бдительность солдата-финишера. В небо полетели красные ракеты: летчика отправили на второй круг.

Командир эскадрильи после посадки подозвал подчиненного и строго сказал:

- Что-то, товарищ младший лейтенант, над вражеским объектом не было видно вашей лихости! А над своим аэродромом такую вдруг устроили карусель! Не там, где надо, показываете храбрость!

Проштрафившийся летчик был наказан. В подразделении состоялась беседа с личным составом о необходимости точно выполнять строгие законы летной службы. Всем было разъяснено, что эта предпосылка к летному происшествию только случайно не закончилась катастрофой.

Другой летчик перед вылетом не произвел предполетного осмотра самолета, а механик, оказывается, забыл снять струбцины с элеронов. Уже после взлета доложил об этом командиру экипажа воздушный стрелок. Летчик кое-как развернул штурмовик и произвел посадку. А ведь дело тоже могло кончиться тяжелым происшествием.

Еще один беспрецедентный случай произошел на стоянке.

Летчик перед полетом опробовал работу двигателя. Механик к тому времени уже убрал колодки из-под колес. При увеличении оборотов самолет рванулся вперед, описал кривую и врезался в другой штурмовик. По счастливой случайности самолеты не загорелись. Инженер полка осмотрел повреждения и в сердцах бросил летчику:

- Мальчишество!

Проступок был действительно по-мальчишески легкомысленным. Уж сколько раз говорили о подобных случаях, напоминали во время предварительной подготовки, на разборах полетов, и все-таки этот факт повторился в нашем полку. В результате два экипажа не смогли своевременно вылететь на задание.

А вот какой нелепый случай произошел на соседнем аэродроме. На самолете заместителя командира полка меняли двигатель. Когда эта работа была закончена, офицеру нужно было облетать машину.

Но пока самолет готовили к полету, летчик решил поиграть в домино. Увлекся. Его охватил азарт, захотелось отыграться... Надо сказать, эта дурацкая игра на фронте много времени отнимала у умных, в общем-то, людей.

Конечно, у каждого человека есть свои слабости, но нельзя идти у них на поводу. Заместитель же командира присел на минутку и забыл о неотложных служебных делах.

- Лейтенант Логунов, - сказал он наблюдавшему за игрой летчику, облетайте мой самолет!

- Есть!-козырнул Николай и побежал выполнять приказание.

Старт был разбит с утра, но полетов не было. Возле посадочного "Т" дремал на траве финишер. Лейтенант Логунов вместе с механиком и техником звена опробовали работу двигателя на стоянке, затем летчик вырулил на старт. Николай дал полный газ и пошел на взлет. Давно бы надо было оторваться самолету, а он все бежал и бежал по аэродрому. Уже в конце полосы, перед лесом, Логунову удалось "подорвать" машину. А при посадке самолет все-таки выкатился за пределы аэродрома, попал в канаву и подломил шасси.

Когда стали разбираться, отчего все это произошло, выяснилось: Логунов взлетал и садился с сильным попутным ветром. С утра ветер тянул с востока, а к концу дня изменил направление на 180 градусов. Но ни летчик, на лица стартового наряда, ни заместитель командира полка этого не заметили, проявили недопустимую беспечность. А результат - серьезная поломка самолета. Комдив строго наказал тогда виновных.

- Самолет - грозное боевое оружие, несущее смерть врагу в

борьбе за наше правое дело, - волнуясь, говорил он нам. - Сотни убитых гитлеровцев, десятки разбитых эшелонов с оружием и боевой техникой, сожженные танки, автомашины, подавленные и уничтоженные батареи противника - вот из чего складывается боевой паспорт советского штурмовика. И нет большего позора для летчика, когда по его вине выходит из строя самолет. - Комдив тут же добавил, обращаясь к виновникам: - Другие летчики, рискуя жизнью, спасают подбитые в бою машины. Это настоящие воздушные бойцы! А вы!..

Штурмовик младшего лейтенанта Василия Алексеева был подбит во время атаки артиллерийских и минометных батарей противника. Густые клубы дыма окутали крылатую машину, с невероятной быстротой пламя распространялось по всему самолету. Взрыв баков с горючим, казалось, был неизбежен, однако летчик продолжал бороться за жизнь машины.

- Прыгайте, Алексеев! - приказал ему командир группы.

Но ведомый не торопился выполнить эту команду. Может быть, на подбитом самолете отказало радио, а может, Василий, увлеченный борьбой с огнем, не услышал приказа. Резкими эволюциями Алексеев пытался сбить пламя. И это ему удалось. Пламя было сбито, но мотор работал с перебоями. Увидев подходящую площадку, Алексеев приземлил самолет. Так до последней возможности младший лейтенант Алексеев боролся за жизнь самолета и спас машину.

В боях за Данциг отличился и Герой Советского Союза старший лейтенант Василий Николаев. Воевал он мужественно и умело. Сначала был в пехоте, а с весны 1943 года - в штурмовой авиации. В каких только переделках не приходилось бывать этому летчику! Под Ельней он громил вражеские эшелоны. Под Смоленском наносил неотразимые удары по боевым порядкам гитлеровцев. Бил врага под Минском и Белостоком, и всегда ему сопутствовал успех.

Как-то побывал он в своей родной деревне Мысово, находившейся в семи километрах от полевого аэродрома, на который сел полк. Узнав знакомые места, Николаев обратился к командиру:

- Разрешите побывать дома?

Его отпустили на сутки.

И вот летчик в своей деревне. Отец и мать еще не вернулись из партизанского лагеря. Нашел тетку. Она рассказала Василию, как зверствовали в этих краях эсэсовцы. Всю молодежь они угнали на каторгу в Германию. Отняли у жителей скот, птицу, начисто ограбили дома.

Удручающее впечатление производили незасеянные поля,

запустелые огороды. Пришла весна, а пахать не на чем. Женщины впрягались в плуги. Не хватало семян. Полуголодные и полураздетые люди на себе носили мешки с зерном за десятки километров, чтобы засеять поле...

В полк летчик вернулся с тяжелым чувством. Но воевать стал еще лучше. Каждую бомбу "укладывая" в цель, каждый снаряд, пулеметную очередь посылал точно по врагу.

И вот - очередной вылет. Старший лейтенант Николаев вел четверку на штурмовку войск противника в Данциге. Задание было хорошо изучено с ведомым, каждый знал, что и в какую минуту предстоит выполнить. Вдруг после взлета на самолете Николаева произошел взрыв в моторе. Горящий бензин растекся по кабине, в лицо летчику ударило горячее масло...

- Взорвался двигатель, - доложил Николаев на командный пункт и продолжал мужественно бороться за спасение самолета. Пламя лизало лицо, грудь, руки, но офицер упорно вел машину на посадку.

Обгоревшего Николаева увезли в госпиталь. Врачи долго боролись за его жизнь. Как только он пришел в себя, тотчас спросил у навестивших товарищей:

- Цел ли мой самолет?

Самолет Николаева по существу был собран заново. И отважный летчик продолжил на нем свой боевой путь.

Несмотря на частую смену аэродромов, в полки постоянно наведывался полковник Смоловик. Прилетал он к нам обычно в такие моменты, когда его напутственное слово было особенно нужно летчикам.

Дружески беседуя с нами, Валентин Иванович говорил, что сейчас весь мир смотрит на советского воина-освободителя. Как он воюет, как ведет себя в чужой стране и даже как выглядит - все это имеет значение. Если солдат с достоинством носит военную форму, значит, он дисциплинирован и обладает высокой внутренней культурой.

Наша фронтовая жизнь подтверждала это правило. Если летчик был аккуратен и подтянут, то у него и полетная карта выглядела как новая, и в кабине самолета царил порядок. На отличного командира равнялся весь экипаж, строго выполняя требования уставов и наставлений.

Но, к сожалению, случались у нас нарушения и формы одежды, и уставных отношений между начальниками и подчиненными. Иной командир рассуждал примерно так: "Летаю много, устаю, весь день занят боевыми делами. Неужели, кроме меня, некому с людьми заняться?" Что правда, то правда. В дни напряженных боевых действий командиры эскадрилий бывали

сильно заняты и уставали. Но из этого никак нельзя делать вывод, что если командир устал или занят, то может забыть о подчиненных. В подразделении постоянно находились его заместитель, адъютант, старший техник, командиры звеньев. Они поддерживали там порядок. В работе с людьми им всячески оказывали помощь парторг, комсорг, партийная и комсомольская организации.

В конце боевого дня комэск, скажем, мог вызвать командиров звеньев с докладами о состоянии дел. Это, кстати говоря, помогало и самим командирам звеньев лучше понять, глубже уяснить свои обязанности по отношению к подчиненным. Иногда же, следуя не лучшему примеру непосредственного начальника, командиры звеньев увлекались вождением на задания пар и четверок штурмовиков, забывая о своих "земных" заботах.

Иной раз к нам в полк приходили телефонограммы с требованием "усилить воспитательную работу с подчиненными", "поднять уровень воинской дисциплины". Но коэффициент полезного действия таких указаний был невелик, потому что они не подкреплялись организаторской работой. Другое дело - беседы нашего комдива. В своей воспитательной работе он всегда добивался нужного успеха. И это потому, что отлично знал службу. Требовательность его была всегда обоснованной.

Одна из примечательных черт командирской деятельности полковника Смоловика заключалась в том, что требовал он дифференцированно. Одному, он считал, достаточно только сказать, и можно быть уверенным, что дело будет сделано. Другому следует подробно разъяснить, чего от него хотят, а третьему, может быть, необходима практическая помощь. Очень часто наш комдив говорил так: "Летчик хороший, а вот навести порядок в эскадрилье не может - не хватает опыта!" Помощь, совет, личный показ, а если надо, строгое внушение - все пускал в ход Валентин Иванович в интересах дела.

Вторая отличительная сторона требовательности Смоловика - это строгая последовательность. У других командиров бывало так: если он в плохом настроении, то сделает замечание нарушителю, а если в хорошем расположении духа, то все идет, как говорят, само собой. Все хорошо!.. Валентин Иванович в любом случае при необходимости указывал подчиненным на их недостатки. И мы не ждали послаблений от своего комдива, так как привыкли к его строгой постоянной требовательности.

Полковник Смоловик не допекал, как старший начальник. Он не столько взыскивал, сколько учил, помогал на месте разобраться с обстоятельствами дела, обрести нужные знания и навыки. В нашей дивизии было много хороших офицеров. Не раз,

кстати сказать, ставились всем в пример командиры эскадрилий капитаны Иван Занин, Алексей Панфилов или командиры звеньев старшие лейтенанты Н. Киселев, А. Моисеенко, В. Ляднов. Но и они получали много дельных советов от полковника Смоловика. Может быть, поэтому и стали первоклассными летчиками и прекрасными командирами.

Надо сказать, что командир дивизии требовал не только с отстающих.

Помнится, когда наше звено стало передовым в полку, Смоловик своим приказом назначил меня командиром эскадрильи. Поздравляя с назначением, Валентин Иванович сказал, что задачи мои усложнились, но он по-прежнему ждет хороших результатов в работе по воспитанию молодых летчиков и всего личного состава эскадрильи. Такая доброжелательная требовательность без назидания и окрика очень нужна.

Еще одним ценным качеством обладал Валентин Иванович: он никогда не перебивал, когда выслушивал кого-либо. Умение быть внимательным к собеседнику - главнейший признак воспитанности человека. Полковник Смоловик часто разъяснял нам, что подлинная требовательность ничего общего не имеет с резкостью, излишней суровостью, грубостью. И мы всегда в душе соглашались с ним. Строгость ведь оценивается не силой голосовых связок и не теми неуважительными эпитетами, которые, случается, употребляют иные начальники в разговоре с подчиненным. К тому же, пренебрегая обязательными для всех уставными нормами поведения, командир лишь теряет свой авторитет, становится на равную ногу с нарушителем.

Служил в нашем полку летчик, трудно усваивавший содержание полетных заданий. По национальности таджик, он недостаточно хорошо владел русским языком. И вот однажды этот сержант из-за нехватки бензина сел на вынужденную, не выпустив шасси, буквально в сотне метров от границы аэродрома. Вероятно, допустил где-то временную потерю ориентировки, а пока восстанавливал ее, израсходовал горючее. Его отчитал командир полка, не особенно выбирая выражения. В конце концов летчик не выдержал, показал на свои сержантские погоны и, волнуясь, путая окончания слов, ответил:

- Моя вина и мне не нравится. Какой у меня звания, такой и посадка!

Тут командиру, как говорится, и крыть было нечем.

Оправдывая резкость во взаимоотношениях с подчиненными, часто сетуют на сложность обстановки. Тут, мол, не до сантиментов, когда летчик сел на вынужденную. Но никаких оправданий грубости быть не может. Строгое, но

доброжелательное слово всегда очень ценилось у фронтовиков.

Конечно, на взаимоотношения командиров и подчиненных оказывали, свое влияние фронтовые условия. Командиры звеньев и эскадрилий полностью разделяли с подчиненными боевую судьбу, вместе жили, отдыхали, проводили свободное время. Обстановка в подразделении обычно сохранялась товарищеская. И здесь командиру нужно обладать определенным тактом, уметь найти такую грань в общении с летчиками, чтобы, не подчеркивая своего старшинства, не допускать и панибратства.

10 апреля поздно вечером командир полка собрал на КП своих заместителей. Выслушав каждого из нас, Павел Васильевич Егоров зачитал шифровку командующего армией генерала Вершинина. Полку предстояло завтра к десяти ноль-ноль перебазироваться на аэродром Ласбек.

Войска 2-го Белорусского фронта ушли далеко на запад, так что перебазирование на новый аэродром без дозаправки было невозможно. Промежуточная точка находилась на полпути до нового места посадки.

С утра 11 апреля наш полк начал перелет. Первым вылетел Егоров с капитаном Василием Сергеевым и старшим лейтенантом Анатолием Моисеенко. Во вторых кабинах их самолетов вместе со стрелками улетели инженер полка и кто-то из старших техников эскадрилий. На промежуточном аэродроме надо было организовать прием самолетов, обеспечить их дозаправку.

В полдень из штаба дивизии поступила команда всем начать перелет. Летный состав находился уже на стоянках у самолетов в готовности к вылету. С тридцатиминутным интервалом эскадрильи поднялись в воздух и взяли курс на запад. В пути ни у кого никаких происшествий не случилось. В этом перелете каждый летчик убедился, что значат хорошая подготовка экипажей на земле и продуманная организация дела.

На промежуточном аэродроме Косьцежина тоже все прошло как по-писаному: и заправка боевых машин, и инструктаж экипажей, обед тоже не занял много времени. Вскоре мы уже снова вырулили на полосу для взлета.

К аэродрому Ласбек подошли уже к вечеру, когда солнце клонилось к горизонту. Сильная дымка висела над аэродромом, затрудняя заход на посадку. Но майор Егоров умело руководил подходившими группами. И скоро весь полк был на новом аэродроме. Дальний перелет с дозаправкой был выполнен отлично.

Эту оценку дал нам полковник Смоловик. Обычно скупой на похвалу, наш комдив был в этот раз доволен мобильностью полка, его высокой боевой готовностью. Ни один экипаж не

отстал во время дальнего перелета, ни одной ошибки не было допущено на взлете и при посадках. Генеральная репетиция готовности к решающим боям прошла, как говорится, без сучка и задоринки. Для майора Егорова это было заслуженной оценкой его многогранной деятельности по воспитанию воздушных бойцов.

Перед ответственным вылетом майор Егоров иногда спрашивал:

- Военную присягу все принимали?

- Так точно! -отвечал строй.

Тогда командир гордо поднимал голову, опускал руки по швам и, глядя на вынесенное на старт полковое Знамя, напутственно говорил:

- Будьте, товарищи, всегда верны своей клятве!

Командир умел воодушевить людей. Патетически произнесенные им слона давали нам высокий боевой настрой, напоминали о той большой ответственности, которую несли советские воины, отстаивая родную землю от немецко-фашистских оккупантов.

- В жестоком бою, в минуты грозной опасности никогда не ослабеет рука и не дрогнет сердце у того, кто верен своей клятве и готов защищать родную страну с достоинством и честью, не щадя своей крови и самой жизни для достижения полной победы над врагом!

В нашей дивизии было много храбрых летчиков и воздушных стрелков. Любой из них был готов на подвиг, на самопожертвование во имя победы. Но среди них особенно выделялись самые умелые и отважные летчики Михаил Бондаренко, Федор Башкиров, Николай Воздвиженский, Николай Оловянников, Михаил Ступишин, Николай Луньков, Абдуестар Ишанкулов, Анатолий Моисеев, Василий Николаев, Юрий Ивлиев, Вячеслав Туркули, Григорий Светличный, Павел Егоров, Гавриил Русаков, Алексей Панфилов, Константин Брехов, Василий Сергеев, Сергей Василенко и многие другие.

Были они не просто храбрыми и умелыми, а, я бы сказал, хладнокровными и мужественными рыцарями неба. Прекрасная техника пилотирования сочеталась у них с искусством меткой стрельбы и точного штурмового удара. В то же время они обычно невредимыми выходили из самых сложных переделок, потому что воевали не по шаблону. Их неуязвимость и постоянный ратный успех, вероятно, во многом зависели и от высокого морально-боевого, психологического настроя.

Хорошо зная тактику врага, они в совершенстве владели боевыми приемами. Помню, летели мы на штурмовку

фашистской переправы. Одну группу возглавлял я, другую вел Алексей Панфилов. Облачность на маршруте была десятибалльной. Но в районе цели в облаках появились небольшие разрывы - окна. Когда мы подошли к одному из просветов, я услышал по радио спокойный голос Панфилова:

- Саня, сейчас справа на нас свалятся "мессеры"!

Сказано это было до того обычным тоном, словно он предупреждал меня при переходе улицы, что справа от нас - лошадь с телегой.

Я осмотрелся. И не зря! В голубом разводье неба мелькнули силуэты "мессершмиттов". Гитлеровцы заходили на нас с задней полусферы. В своей излюбленной манере занимали выгодную позицию, чтобы потом открыть прицельный огонь.

Группа Панфилова летела ближе к фашистам. На нее и направлялась первая атака гитлеровцев. Воздушные стрелки нашей четверки приготовились прикрыть огнем самолеты товарищей. Но Панфилов ловко упредил гитлеровцев. Всей группой он выполнил энергичный разворот в сторону противника, и "мессеры" с разгона наткнулись на плотный залповый огонь восьми пушек штурмовиков. Гитлеровские истребители метнулись словно ошпаренные и скрылись за облаками.

- Что, плоха каша? Не нравится?! - с издевкой протянул Панфилов вслед немецким воякам и развернул группу на прежний курс.

Никто уже больше не мешал нам штурмовать переправу. С первого захода мы подняли ее на воздух ударами стокилограммовых бомб, а потом пулеметно-пушечным огнем обстреляли скопление войск, не успевших переправиться на другой берег.

А ведь мог наш боевой вылет сложиться и по-другому, если бы Панфилов не предупредил группу о возможном появлении "мессеров" и не отразил их атаку. Когда мы произвели посадку, старший лейтенант Бабкин стал с пристрастием допрашивать своего боевого друга:

- Как ты узнал, что на нас "худые" набросятся?

Без всякой рисовки Панфилов объяснил, что немецкие истребители обычно барражируют над своими переправами, прикрывая их от возможных ударов с воздуха. Раз это так, то всегда надо предполагать, что они будут ожидать нас именно на подходах к переправе. У гитлеровцев хорошо была поставлена служба наведения. Фашисты, конечно, видели нашу группу с земли и навели на нас "мессеров".

Проследишь за ходом мыслей Панфилова, все у него получается элементарно просто - как дважды два. Но за этой

видимой простотой скрывалось высокое воинское мастерство. У него хватало внимания на все: и на пилотирование самолета, и на выдерживание места в боевом порядке, и на прием и передачу команд по радио, и на постоянную критическую оценку обстановки для мгновенного принятия решения.

Алексей Панфилов никогда не "психовал" в воздухе. Не волновался сам и не нервировал товарищей, потому что знал: паника - самый страшный враг в бою. В воздушном бою с "мессерами" этот летчик оставался невозмутимо спокойным, соблюдал осмотрительность и в то же время действовал напористо, дерзко.

Совместимы ли два этих фактора: дерзость и осмотрительность? Несомненно. Они как бы дополняют друг друга. Быть осмотрительным - значит всегда первым обнаруживать противника и никогда не терять его из виду. В авиации говорят, что у летчика, умеющего осматриваться, голова поворачивается чуть ли не на триста шестьдесят градусов. Шею докрасна натирает воротник. А что сделаешь? Надо видеть не только свою группу, свою цель, но и вести объемное наблюдение за всей воздушной и наземной обстановкой при любом положении самолета. Если все видишь, тогда и действуешь уверенней. Плохая осмотрительность - это серьезная опасность в воздухе, это большой брак в подготовке воздушного бойца.

Осмотрительность очень тесно связана с внезапностью. Первым увидеть противника - значит упредить его в действиях. А это и есть внезапность - залог успеха в бою. Внезапные действия ошеломляют, сковывают вражеских пилотов. У слабонервных внезапность вызывает стрессовое состояние, страх перед неожиданно появившимся противником. Внезапные действия порой выбивают из колеи даже опытных бойцов.

Внезапность предполагает прежде всего быстроту действий. Только стремительность позволяет полностью реализовать преимущества, достигнутые внезапностью. Мгновенное использование своего преимущества для преодоления противодействия противника - это уже дерзость. Она ошеломляет, подавляет волю врага, ведет к дезорганизации планового начала в его действиях.

Дерзость в бою - это не ухарство в общежитейском смысле, это настойчивость в преодолении огня противника, как бы он ни был силен, готовность пробиться к цели во что бы то ни стало, мгновенный и решительный маневр, парализующий противника. Дерзость всегда содержит в себе риск. Но риск особого рода. Он вызван необходимостью и, если можно так выразиться, компенсируется знанием, умением, волей к победе. Дерзости без риска быть не может, как не может ее быть и без смелости.

"Смелого пуля боится, смелого штык не берет!" - поется в песне. Эти емкие и гордые слова относятся и к воздушным бойцам. На фронте мы не раз убеждались в этом на примерах своих товарищей, действовавших смело и умело, сочетавших боевой риск с обоснованным, точным расчетом, влиявшим на ход и исход боя. Мы убедились и в том, что знания, умение, воля к победе, помноженные на хладнокровие и выдержку в борьбе с врагом, являются основой нашей науки побеждать.

Однажды, например, возвращавшаяся с задания четверка капитана Башкирова встретилась с восьмью "фокке-вульфами".

Наш летчик летел с молодыми ведомыми без прикрытия истребителей. Он быстро оценил обстановку, развернулся и решительно ринулся в атаку. Со стороны Башкирова это не было каким-то безрассудством, шагом отчаяния. Своей атакой, мощным залпом лобового огня Федор перепутал все планы фашистов. Они, конечно, полагали, что штурмовики будут обороняться, постараются как-то оторваться от преследователей, а тут вдруг сами оказались атакованными. Их ведущий был подбит. Он развернулся и со снижением пошел на запад.

Пока гитлеровцы соображали, как им действовать дальше, еще один "фоккер" попал под огонь штурмовиков. Остальные предпочли уйти восвояси. Так дерзость, внезапность действий помогли капитану Башкирову выиграть этот бой. А ведь до начала его простой арифметический счет в соотношении сил, казалось, никак не предвещал поражения гитлеровцев. Но в данном случае их подвела арифметика. В бою с врагом нередко случалось так, что простое численное превосходство ничего не давало ему, если он вступал в бой с нашими асами.

Не сразу, конечно, стали они такими смелыми и умелыми, не за один день и не за месяц пришло к ним мастерство. За плечами у каждого - десятки и сотни вылетов, трудная школа войны.

Лейтенанта Василия Сергеева сбили на восьмом боевом вылете. Подкараулили летчика гитлеровские зенитчики. Снаряд попал в мотор штурмовика. В лицо Василию ударил густой запах бензина. Летчик попытался спасти машину. Он дослал вперед до упора сектор газа, попробовал задрать нос самолета, но двигатель остановился, и беспорядочно замотались по шкалам стрелки приборов. Штурмовик неудержимо падал. Сергеев сел на лес, крылья его самолета сделали целую просеку. Хоть и силен был удар, но деревья все-таки самортизировали падение.

Летчик пришел в сознание и осмотрелся. Кабина его одноместного штурмовика была изуродована, приборная доска висела на проводах, от крыльев остались одни ланжероны, а в фюзеляже зияли рваные пробоины. Хвостовое оперение валялось отдельно. Василий провел рукой по лицу - кровь. Он выбрался из обломков, достал планшет с картой: "Где же это я упал?"

Несомненно, на территории противника. "До линии фронта километров двадцать", - прикинул летчик. Сориентировался по солнышку и пошел на восток. Сгоряча пошел быстро, но скоро начал уставать. Давали себя знать ушибы, болела рана. Шел напрямик - полями, перелесками. Летчика мучил голод. Но в деревни он заходить не решался: вдруг там фашисты?

Чем дальше шел, тем становился злее. Злость притупляла боль, голод рождал упрямство. "Надо выжить, - думал он, - и за

все муки отомстить врагу".

Когда пришел в полк, его уже и ждать перестали. В Ульяновск - родной город летчика поторопились послать похоронную.

- Рано еще мне умирать, - еле слышно сказал Сергеев, - пока идет война, у меня слишком много работы...

Подлечившись, Василий опять стал летать. Воевал он смело, по целям бил беспощадно, искал встречи с врагом. Бомбил и стрелял без промаха, радовался, чувствовал, что отомстил, когда видел, как горят эшелоны гитлеровцев, изуродованные взрывами танки, пушки и автомашины противника.

Однажды наши штурмовики наносили удар по фашистскому аэродрому. Вторую четверку вел Сергеев. Его бомбы попали точно на стоянку немецких самолетов. Взрывы разметали несколько вражеских машин.

- Вот и рассчитался я, братцы, за свой сбитый штурмовик! - сказал Василий своим боевым друзьям.

Далеко в нашем тылу осталась и та сторонка, которой шагал в свой полк, прячась от гитлеровцев, летчик Сергеев. Уже вся советская земля была очищена от гитлеровской нечисти. Теперь нужно было добить раненого фашистского зверя в его собственном логове - в Берлине.

Словно соревнуясь с Сергеевым, отважно воевал и капитан А. Васильев. От долгого сидения в самолете у него появилась привычка сутулиться. Со стороны казалось, что летчик как бы пожимает плечами и удивляется: почему его так долго не посылают на боевое задание?

Всю войну он жил от боя до боя. И если хоть один день не летал - не находил себе места. В бою же был до того хладнокровен и сосредоточен, что казалось - решал тактическую задачу не в воздухе над территорией противника, а в классе, над учебным ящиком с песком. Как будто не по его самолету ведут огонь зенитки, не на него заходит в атаку поджарый "мессер".

- Спокойно, орелики! - ласково ободрял Васильев своих молодых ведомых. Сейчас оприходуем этого бандита. Пономарев - огонь!

Воздушный стрелок старшина Пономарев рос почему-то не вверх, а вширь. Плечи - косая сажень, а сам чуть повыше плеча своему командиру. Настоящий борец. Встанет в стойку - с места не стронешь. И характер - кремень. Стрелял отменно: немало вражеских истребителей сбил, за что имел несколько наград. Этот воздушный стрелок отличался олимпийским спокойствием, выдержкой, которой требовал от нас суровый учитель - война.

- Огонь - Пономарев! - командовал Васильев.

- Есть, огонь! - отвечал Александр и брал "мессера" на мушку.

Если не собьет, то уж отгонит обязательно.

- Полетел издыхать! - докладывал в таких случаях стрелок командиру.

Однажды гитлеровские "флигеры" попытались перехитрить нашего Пономарева. В атаку на штурмовик сзади сверху свалились два "мессера". Дали несколько очередей и снова набрали высоту, делая вид, что собираются повторить маневр. Все внимание воздушного стрелка, естественно, было приковано к этой атакующей паре. Однако, помня о коварстве врага, Пономарев не забывал осматриваться. Он заметил, что еще пара таких же стервятников подкрадывается к штурмовику снизу. Мгновенно воздушный стрелок перекинул свою турель. Две секунды ушло на прицеливание. Короткая, но меткая очередь резанула по вражескому истребителю. Противник был сбит.

Экипаж капитана Васильева нередко вылетал на свободную "охоту", на разведку. В самую нелетную погоду дерзко проносился он на малой высоте над линией фронта, выслеживал скопления танков, засекал огневые позиции батарей, уточнял передний край обороны и доставлял в штаб самые свежие сведения о противнике.

Вспоминая прошлые бои и фронтовых друзей, с восхищением думаешь об их мужестве и благородстве, высоком понимании долга, презрении к смерти, о возвышенном чувстве войскового товарищества. "Сам погибай, а товарища выручай" - этого правила всегда придерживались в бою наши лучшие воздушные бойцы. Хорошо сказал о них Александр Твардовский:

У летчиков наших такая порука,
Такое заветное правило есть:
Врага уничтожить - большая заслуга,
Но друга спасти - это высшая честь!

Когда требовалось надежно прикрыть группы штурмовиков, то для выполнения этой задачи обычно выделяли лучших летчиков-истребителей. Были у наших друзей истребителей свои превосходные воздушные бойцы.

Договариваясь по телефону с истребителями о совместном полете, мы часто задавали вопрос:

- Кто будет нас сопровождать?

Услышав в ответ знакомые фамилии, наш командир удовлетворенно говорил:

- С такими не пропадем!

...Их было пятеро. Пять летчиков-истребителей: Алексей Постнов - русский, Василий Колесник и Василий Максименко - украинцы, Василий Князев - белорус и Кубати Карданов - кабардинец.

До войны они жили и работали в разных местах. На московском заводе трудился Постнов. Монтером в Харцизске - Максименко. Колхозным бухгалтером был Колесник. Князев работал на железнодорожном узле в Витебске. Профессию учителя родного языка выбрал себе в довоенные годы Кубати Карданов. По путевкам комсомола все они добровольцами пошли в авиационные училища.

Пилоты встретились в небе войны. В первый грозовой день Василий Князев сбил фашистский бомбардировщик и открыл боевой счет полка. Через несколько часов друзья дополнили его еще двумя сбитыми стервятниками. Война бросала отважных летчиков с одного участка фронта на другой, и всюду они геройски сражались с врагом.

Над горящим Донбассом их водил в бой Максименко, потому что он лучше всех знал каждый город и каждый поселок. Довелось этой отважной пятерке воевать и на Северном Кавказе. Здесь лучше всех ориентировался сын гор Кубати Карданов.

Бои были жестокими. Для всех самолетов едва хватало места в небе маленькой Кабарды. Советских истребителей было семь, а вражеских - больше двадцати. Василий Максименко первым пошел в атаку. Упал на землю один "мессер", потом другой, третий, четвертый...

Но бой все продолжался. И вот сбит, падает ведущий Максименко.

- Братцы, за Василя! - крикнул Алексей Постнов, увлекая товарищей в очередную атаку.

Одиннадцать "мессеров" сожгли они в этом бою и двенадцатого уничтожили на земле. А когда вернулись домой и не увидели Максименко, Кубати заплакал: не уберег друга в небе родной Кабарды.

А через день, к всеобщей радости, вернулся Василий Максименко. Пятерка продолжала воевать. Два года сражались они в таком составе. Каждый из них ко времени вступления на территорию гитлеровской Германии успел сделать по 500-600 вылетов. Лично и в группе друзья сбили 76 вражеских самолетов. За свою храбрость и мастерство все пятеро были удостоены высшей награды Родины - всем им было присвоено звание Героя Советского Союза.

Ласбек - наш новый аэродром на Одере. Отсюда совсем недалеко до Берлина. С этого аэродрома нам предстоит летать на поддержку своих войск при форсировании реки и завоевании заречного плацдарма.

Первые же разведывательные полеты показали, что Одер - серьезная водная преграда. У него два широких рукава, а

посредине - болотистая пойма. Кто-то из солдат-ветеранов метко окрестил этот новый рубеж: "Одер - это два Днепра, а посередке - Припять".

Но трудности форсирования уже никого не пугали. Это не первый перед нами водный рубеж, позади Проня, Днепр, Сож, Буг, Нарев, Висла. Теперь у нас есть чем воевать. Не занимать и воинского умения.

Полк только что посетили представители воздушной армии и высоко оценили нашу боевую готовность. Все самолеты в строю, боеприпасов в достатке. Экипажи тоже хорошо подготовлены, за исключением, конечно, молодых. Но и они успешно входили в строй в процессе боевой работы. Дел у нас было много, а сроки подготовки к новой операции сокращены до минимума. Как же быть? И Егоров вносит предложение:

- Надо провести партийное собрание, посоветоваться с коммунистами.

Доклад об авангардной роли членов большевистской партии в предстоящем наступлении сделал подполковник Русаков. Говорил наш замполит всегда взволнованно, что называется, от души. Каждое его слово было глубоко продумано.

Характеризуя положение на советско-германском фронте, подполковник Русаков объяснил коммунистам, что перед своей окончательной гибелью, обозленный тяжелыми поражениями, враг будет еще яростнее сопротивляться.

- В своих комментариях по поводу нашей очередной победы под Гдыней и Данцигом геббельсовская печать сообщала, что русским достались одни развалины, а понесли они невосполнимые потери, немецкая же сторона лишь сократила коммуникации. Можно не сомневаться, - иронизировал наш докладчик, - что гитлеровцы вообще скоро останутся без коммуникаций, но для этого нам придется затратить немало усилий. Один немецкий журналист, - продолжал подполковник Русаков, - желая успокоить своих соотечественников, писал, что если хорошо посчитать, то, оказывается, фашисты не так уж и много потеряли. Он лгал, этот журналист. Гитлеровцы потеряли все. Они потеряли столько "мессеров" и "тигров", что их не сосчитать всем счетоводам Германии. Фашисты потеряли последние надежды на благополучный исход войны.

"Полная победа над немцами уже близка, - указывал в своем приказе Верховный Главнокомандующий. - Но победа никогда не приходит сама - она добывается в тяжелых боях и упорном труде. Обреченный враг бросает силы, отчаянно сопротивляется, чтобы избежать сурового возмездия. Он хватается и будет хвататься за самые крайние и подлые средства борьбы. Поэтому надо помнить,

что, чем ближе наша победа, тем выше должна быть наша бдительность, тем сильнее наши удары по врагу".

На протяжении всей войны коварным оружием врага были мины. Гитлеровцы минировали дороги, дома, поля и уж конечно все объекты, имевшие оборонный характер. Был заминирован и наш аэродром Ласбек. Враг заложил мины не только на летном поле, но и в помещениях. Хитроумно заминировали фашисты и оставленные ими штабеля бомб. Везде была минная начинка, мины натяжного действия, соединенные между собой проволочками. Взрыв одной из них мог вызвать детонацию всего штабеля бомб.

Но впереди нас шли советские минеры. Благодаря их искусству аэродром Ласбек остался целеньким. От всего сердца хотелось отблагодарить наших бойцов и командиров за трудную и опасную работу. Но мы их не застали, они уже ушли вперед. В память о них остались традиционные дощечки с надписью: "Проверено. Мин нет! Иванов". Вроде бы и надпись-то в одну строчку, а смысла в ней как в развернутой характеристике: Иванов ручается за свою работу.

Бдительными нас заставляли быть не только вражеские мины. Уничтожая врага в его логове, наши солдаты, сержанты и офицеры помнили, что оставленные противником шпионы и диверсанты будут стараться вредить нам, выведывать всякие секреты, если наши бойцы не будут строго хранить военную тайну. Сотни и тысячи гитлеровских головорезов, прихватив подложные документы, меняли свой внешний облик, ругали Гитлера и старались втереться в доверие.

На занятом нами заводе представители нашего командования встретили в одном из цехов механика. Он ходил в замасленной куртке и услужливо давал нашим офицерам объяснения о производстве. Однако скоро этот "механик" был разоблачен нашей разведкой. Оказался он кадровым офицером войск СС и был оставлен в советских тылах для диверсионной работы.

Наши командиры и политработники постоянно напоминали нам, что бдителен тот, кто неуклонно выполняет все приказы и воинские уставы, соблюдает боевую готовность и четко несет караульную службу, поддерживает внутренний распорядок, в большом и малом укрепляет организованность и дисциплину.

Словами присяги и закончил свой доклад Русаков. А потом начались выступления. Коммунисты старались сосредоточить внимание на главных вопросах.

Воспитанию чувства советского патриотизма у летного и инженерно-технического состава, стремления быть всегда верными идеям нашей Коммунистической партии посвятил свое

выступление командир полка майор Егоров. Свою речь он закончил призывом:

- Будем воевать с врагом так же самоотверженно и смело, как сражаются с фашистами наши герои, как бил врага павший в боях за Данциг командир эскадрильи коммунист Алексей Федорович Симоненко.

О боевом мастерстве летчика-штурмовика говорил и Герой Советского Союза Николай Воздвиженский:

- Ни сильный зенитный огонь, ни противодействие вражеских истребителей не могут быть препятствием для смелого и умелого советского летчика, выполняющего приказ Родины.

Инженер-капитан Г. Каминский отметил, что в период интенсивных боевых полетов очень большой объем работы выполняют оружейники. Следует заранее продумать расстановку по ответственным участкам коммунистов и комсомольцев, чтобы личным примером вели они за собой всех воинов.

- Как сумели наши техники и механики выдержать напряжение данцигских боев? - спросил, обратившись к сослуживцам, старший техник-лейтенант В. Корецкий и тут же ответил: - Выдержали потому, что большинство воинов - коммунисты и комсомольцы. Для них нет непреодолимых преград на пути к победе.

Уполномоченный контрразведки старший лейтенант Николай Слепченко обратил внимание коммунистов на факты потери бдительности. Он рассказал о летчике, у которого при выполнении задания над морем открылся фонарь кабины и встречным ветром унесло лежавшую без планшета полетную карту.

На собрании было принято конкретное решение, в котором говорилось, что партийное собрание обязывает всех коммунистов быть впереди, показывать пример храбрости, мужества, настойчивости, чтобы эффективным был каждый наш штурмовой удар по врагу.

В разгар подготовки к боевой операции к нам прибыли журналисты из армейской авиационной газеты: корреспондент-организатор майор В. Бабак и фотокорреспондент старший лейтенант М. Захаров.

- До чего же некстати они приехали, - вздохнул Костя Давыденко, - оторвут от задания, начнут своими вопросами душу выматывать!

- Напрасно ты это говоришь, - возразил Бабкин, - журналисты делают свое дело, просвещают нас с тобой, держат в курсе событий.

Вообще-то мы с журналистами жили дружно, любили свою

авиационную газету. Корреспонденты часто наведывались в полки дивизии, писали репортажи, корреспонденции, очерки о героях боев. Газета вела интересный разговор о воспитании у авиаторов чувства советского патриотизма, ответственности за свой воинский долг, войскового товарищества, высокой бдительности.

Газета регулярно информировала своих армейских читателей о положении на советско-германском фронте, звала в бой на разгром врага, словом, жила нашими интересами. И в этом несомненная заслуга ее корреспондентов, хорошо знавших жизнь войск.

...Хотя ни Бабак, ни Захаров не открывали блокнотов, было ясно, что они все замечают и запоминают, стараясь представить себе картину жизни полка. Их, например, интересовало, насколько эффективно летчики используют период затишья на фронте. Отвечаю, что занятия чередуются с учебными полетами: летаем в зоны пилотажа, на стрельбу по наземным целям и бомбометание. Изучаем район полетов. Запоминаем названия немецких городов, рассчитываем курсы полета до них, характерные ориентиры. Скучновато? А что поделаешь - надо!

Майор Бабак уже получил разрешение в день форсирования Одера побывать на радиостанции наведения. А старший лейтенант Захаров попросился со мной в полет за воздушного стрелка. Миша, как мы его дружески называли, уже не раз летал на боевые задания. Чтобы фотографии получились контрастными, он обычно снимал из открытой кабины: то сидя, то стоя, то с одного борта, то с другого. До того однажды докрутился, что под ним распустился парашют и чуть не вытянул фотокора из открытой кабины. Едва хватило сил у Захарова, чтобы кое-как затолкать парашют под сиденье.

В другом полете Захаров решил сделать оригинальный снимок: одновременно захватить широкоугольным объективом фотоаппарата гитлеровскую батарею и атакующие ее штурмовики. На пикировании привязанный ремнем Михаил наполовину высунулся из кабины, продолжая снимать. И только когда я вывел штурмовик из пикирования, центробежная сила перегрузки втянула его обратно. Захаров завалился в кабину. Спрашиваю:

- Как себя чувствуешь, Михаил? Ответа не слышу.

- Ты живой, Захаров? Ответь!

Наконец по самолетному переговорному устройству доносится тенорок Захарова:

- Я говорю - порядок, а ты не слышишь. Фишка проклятая, рассоединилась!

Он доложил, и у меня - гора с плеч. Жив-здоров Михаил

Захаров. Но после того случая я дал себе зарок: никогда никого из посторонних не брать на борт самолета в боевой полет.

А сегодня Захаров опять просит: "Возьмите!" Ну зачем ему этот полный опасностей полет? Ведь летать на боевые задания не входит в обязанности сотрудника редакции. И в то же время сердцем понимаю Захарова. Он делает на войне свое дело. Это очень нужное дело. Иначе сейчас мы не могли бы увидеть войну такой, какой она была.

Так брать или не брать в полет Захарова? Еще раз оглядываю его. Миша мал ростом, худ. У него правильные черты лица и смелый, открытый взгляд. Будь он чуть повыше ростом и поплотнее, медкомиссия могла бы пропустить его в летчики.

Заметив мой критический взгляд, Захаров угадал мои мысли и сказал:

- Я все выдержу... И такие снимки сделаю!..

Отправляю его подогнать по росту лямки парашюта, а сам вспоминаю, как под Данцигом на КП к командиру 215-й истребительной авиационной дивизии полковнику М. Н. Якушину пришел корреспондент нашей армейской газеты майор В. Земляной. Представился, предъявил документы.

- Какими темами интересуетесь? - спросил у корреспондента Михаил Нестерович.

- Разрешите, товарищ полковник, слетать на Данциг!

- А на каком, позвольте узнать, самолете собираетесь совершить этот полет? У нас ведь в дивизии одноместные истребители.

- На спарке, - со знанием дела ответил Земляной.

Конечно, полковник Якушин мог взять на себя ответственность и разрешить корреспонденту полет на учебно-боевом истребителе. Но зачем рисковать без особой на то нужды жизнью корреспондента и летчика? Бой есть бой! И комдив сказал майору, что разрешение на такой полет он запросит у командующего воздушной армией.

- Хорошо! - согласился Земляной. - Позвольте тогда пока работать в полку?

- Пожалуйста!

Не позже чем через час в этот полк по своим командирским делам приехал Якушин. Он дал необходимые распоряжения командиру полка, а потом вспомнил про корреспондента и спросил:

- Чем он тут занимается?

- Улетел на задание, товарищ полковник, - ответил командир полка, - как вы приказали!

- Я?! - изумился Якушин.

- Так точно! Он сказал, что вы разрешили.

- А на каком самолете?

- На боевом!

- Куда же вы его там посадили?

- В фюзеляж!

События, оказывается, развивались так. Майор Земляной пришел к знакомому ему командиру полка и сказал, что комдив полковник Якушин разрешил ему полет на боевом самолете. Хорошо зная корреспондента, командир полка не стал проверять приказание. Они поехали прямо на стоянку, и там по указанию командира полка техник отвинтил в фюзеляже истребителя аккумуляторный люк. Туда и забрался корреспондент. Люк опять поставили на место, истребители ушли на задание.

Пилотировал самолет капитан Виктор Петкевич, тоже хороший знакомый Земляного.

- Так что же, корреспондент без парашюта? - спросил комдив.

- Так точно, без парашюта!

- И завинченный?

- Завинченный!

Комдив понимал, что, если истребитель Петкевича подобьют в воздушном бою, летчик не выбросится с парашютом, зная, что в фюзеляже самолета корреспондент. Все в волнении ожидали возвращения группы Петкевича. К счастью, из воздушного боя он прилетел без пробоин.

Полковник Якушин так был рад, что даже махнул рукой на проступок корреспондента и тут же уехал.

- Достанется нам теперь на орехи! - мрачно произнес командир полка, ругая себя за легковерие и допущенную оплошность.

- Ничего же не случилось, командир, - утешал его Земляной. - Зато такой репортаж получится!

Не знаю, рассчитывал ли корреспондент на то, что его репортаж будет опубликован, но уверенно могу сказать: живое слово в газете о смелом поступке воина поднимало других на героические дела.

Ни один мало-мальски заметный опубликованный материал, дававший нам повод для размышления, не проходил мимо нашего внимания. Газета постоянно участвовала в решении вопросов пропаганды передовых приемов ведения воздушного боя, выработки тактики истребителей, штурмовиков и бомбардировщиков, организации взаимодействия с наземными войсками, показывала героизм летного состава, основанный на высоком воздушном мастерстве. Тогда, перед прыжком через Одер, нам очень нужны были такие материалы.

Глава девятая. Под солнцем Победы

Перед 2-м Белорусским фронтом была поставлена задача: форсировать Одер и разгромить щтетинскую группировку противника. Не позднее чем через десять дней войскам фронта надо было овладеть рубежом, проходившим через города Анклам, Деммин, Мальхин, Виттенберг. Эту операцию обеспечивали с севера действия 1-го Белорусского фронта. Его войска наносили удар из районов двух небольших городов - Шведт и Гартц в общем направлении на Стрелиц на всю глубину обороны противника - 120 - 160 километров. В ходе прорыва часть вражеских войск предполагалось разгромить, а другую часть прижать к берегам Балтики и либо уничтожить, либо заставить капитулировать.

Суворовские слова справедливы и в наше время. Он говорил, что каждый солдат должен понимать свой маневр. Действительно, лучше и легче воюется, когда знаешь ближайшую и дальнейшую задачи, задачи соседей справа и слева, кого и какими силами поддерживаешь. Обычно перед операцией до нас доводили цель наших действий. Рядовой летчик, я обычно знал ее в пределах полка. А когда стал командиром эскадрильи - в масштабе дивизии. В должности заместителя командира полка впервые узнал замысел целой фронтовой операции. Дух захватывало от таких масштабов, раскрытых перед нами полковником Смоловиком, только что вернувшимся с совещания у командующего воздушной армией.

Решающую роль при наступлении должны были сыграть 70-я и 49-я армии. 65-й армии генерала Батова отводилась вспомогательная роль. Она своими наступательными действиями отвлекала на себя противника и тем самым обеспечивала успех ударной группировки.

Но как много значит на войне инициатива! В ночь на 15 апреля четыре дивизии первого эшелона 65-й армии бросили свои передовые отряды в междуречье. В темноте без единого выстрела на лодках переправились смельчаки через Ост-Одер и внезапно атаковали противника, засевшего в пойме за высокой земляной дамбой. Шли по пояс в воде, вступали с гитлеровцами в рукопашную и, спустившись вниз по течению, скоро достигли остова взорванного моста.

Четверо суток на обширном пространстве между Ост- и Вест-Одером продолжались бои. К исходу 18 апреля стрелковые полки дивизии первого эшелона 65-армии, форсировавшие под покровом темноты Ост-Одер, отделял от противника только Вест-Одер шириной 400-500 метров. И дальше в случае удачи наши войска выходили на заречный плацдарм.

В то же время опрос захваченных пленных и радиоперехват показывали, что нашу активность в низовьях Одера противник оценивал как действия разведывательного характера, исключая возможность форсирования реки под Штеттином.

Проявив инициативу в захвате междуречья, командарм 65 решил пойти дальше и изменить сроки форсирования Одера для дальнейшего захвата плацдарма на западном берегу реки. По общему плану фронтовой операции артиллерийская подготовка должна была начаться в 9.00. Ее продолжительность - 90 минут. Затем - атака. Но на участке 65-й армии было решено начать артподготовку в 6.30 продолжительностью 45 минут. Начало форсирования реки - с первым огневым налетом.

К этому решению командующего склонила резко изменившаяся обстановка. Полки первой линии вошли в огневое соприкосновение с противником и хорошо изучили расположение его средств. Все лодки и плоты были на плаву, и каждый солдат знал, на чем и с кем он переправляется. Ждать в этой обстановке полного рассвета, вероятно, не имело смысла. Гитлеровцы могли тогда стрелять прицельно, а это привело бы к лишним потерям. И в боеприпасах армия была ограничена. На главное направление шла артиллерия, туда же нацелилась и вся авиация...

...Утро двадцатого апреля выдалось пасмурным. В лесах и над Одером клочьями висел туман. Но на построении личного состава полка перед боевым вылетом метеоролог объявил:

- Туман скоро поднимется. Облачность тонкая. Как припечет солнце, она развеется...

- Будем летать! - принял решение майор Егоров.

А с Одера уже доносилась артиллерийская канонада. На главном направлении у нас стояло не менее трехсот орудий на километр фронта. За неделю артиллерийская инструментальная разведка успела засечь множество целей на берегу Одера и в глубине обороны. Это по ее точным данным открыли огонь наши батареи. В стане гитлеровцев взлетали на воздух долговременные оборонительные сооружения...

- Началось! - негромко сказал кто-то на построении, и каждый ощутил, как от артиллерийских залпов и тысяч разрывов дрожит земля.

Все мы с нетерпением ждали этого часа, но все-таки каждый переживал событие по-своему. Молодежь, конечно, волновалась больше, ветераны умели сдерживать свои чувства. Волнение, переживания - это, конечно, следствие некоторой неуверенности в своих силах. Само собой понятно, с приобретением боевого опыта молодежь перестает волноваться даже перед самым опасным вылетом. На смену этим чувствам к каждому воздушному бойцу

приходит эмоциональная устойчивость. Неуверенность и робость исчезают, как только самолет отрывается от земли. А когда молодой летчик пилотирует самолет, наблюдает за своим местом в строю, маневрирует, он занят и у него просто не остается времени для эмоций. Этот период был памятен и для меня. Думаю, что с этого начинается становление летчика...

Сигнал на вылет - серия зеленых ракет - оборвал все посторонние мысли.

- По самолетам!

И вот уже запущены моторы. В строгий очередности выруливаем на старт, взлетаем. Тяжело груженным штурмовиком труднее управлять. Машина медленно набирает высоту, хотя двигатель работает на больших оборотах.

Взлет, сбор группы, встреча с истребителями прикрытия проходят строго по плану. В строю двадцать четыре самолета. Группу ведет заместитель командира дивизии подполковник Филипп Степанович Старовойтов. Еще не так давно он командовал нашим штурмовым авиационным полком. По привычке его тянуло к боевым друзьям, с которыми было пройдено столько опасных боевых маршрутов.

Летчики и воздушные стрелки, инженерно-технический состав любили своего старого командира. Для них он был как отец. Его напускная строгость никого не обижала. В авиацию Филипп Степанович пришел из кавалерии. Хоть и много воды утекло с тех пор, но некоторые давние привычки у Старовойтова остались. Он, например, редко когда отдавал команду: "По самолетам!" Обычно перед вылетом любил ввернуть свое, кавалерийское: "Ну что, по коням!" - и тотчас спешил к своему штурмовику.

Любили Старовойтова за храбрость и простоту. Он всегда первым летал на боевые задания и быстро ориентировался в обстановке. Возвращаясь на аэродром, успевал осмыслить свой вылет, собрать летчиков в кружок и дать им перед вылетом необходимые советы.

От командира дивизии подполковнику Старовойтову часто доставалось за эти полеты.

- Вы не просто летчик, Филипп Степанович, - укорял его Смоловик. - Вы руководитель!

Старовойтов соглашался, но как только попадал на аэродром, то просил внести его в плановую таблицу и улетал на боевое задание. Иногда он делал по два, а то и по три вылета.

Существуют разные мнения о месте авиационного командира в бою. Кое-кто утверждал, что на войне командир должен руководить полетами на аэродроме, быть организатором боя на

станции наведения... Все это, очевидно, правильно. Но верно и то, что авиационный командир прежде всего должен быть смелым и умелым летчиком, хорошим тактиком, подлинным мастером маневра и огня.

В воздухе роль дирижера принадлежит ведущему. И так повелось в авиации, что командир ведет своих летчиков в бой. Поэтому летчики, овладевшие на войне искусством ведущего, - это уже потенциальные командиры.

Авиационный командир учит подчиненных летать и воевать. Командир в авиации - и лучший летчик, и лучший боец.

Таким был и Старовойтов, вокруг которого всегда группировалась наша молодежь - пытливая, жадная к знаниям, стремившаяся как можно быстрее овладеть искусством летного мастерства. Многим он помог определить свое место в строю. Иному лейтенанту не хватало стойкости, воли, боевого опыта. Вот тут-то особенно были важны веское слово командира и его поддержка, надежная направляющая рука старшего товарища и друга.

...В первом вылете мы наносили удары по переднему краю противника, уничтожали одновременно зенитные средства севернее города Шведт. Наша дивизия в те дни действовала с большой активностью. Под прикрытием штурмовиков от восточного берега Одера отчалило много плотов и лодок. В ряде мест наша пехота форсировала реку и окапывалась на берегу.

Но огонь противника был силен, и развить успех никак не удавалось. Вылет за вылетом делали группы штурмовиков под командованием Героев Советского Союза Н. Воздвиженского, А. Васильева, С. Василенко, А. Моисеенко, Н. Оловянникова, И. Занина, К. Давыденко, В. Туркули и многих других мастеров штурмового удара.

Метеоусловия, правда, долго оставались сложными: низкая облачность и туманная дымка в какой-то мере мешали полетам, но в то же время надежно укрывали нас от вражеских истребителей. Поиск целей на поле боя осложнял и сильный дым, поднимавшийся на плацдарме от горевших вражеских танков и автомашин. Небо над Одером было нашим, а вот пехота никак не могла захватить в этом месте плацдарм.

Уже потом нам стало известно, что часов в 11 утра командующий фронтом позвонил на НП 65-й армии:

- Павел Иванович, как обстоят дела?

- Веду бой на том берегу, товарищ маршал! - доложил генерал Батов.

- Это верно? - переспросил Константин Константинович Рокоссовский. - Еду к вам! А то ведь под Шведтом и Гартцем мы

пока на своем берегу...

Наши авиационные представители на НП у генерала Батова рассказывали потом, что, как только командующий фронтом прибыл сюда, сразу бросился к оптическим приборам.

- Силою до батальона при поддержке семи танков противник контратакует, докладывал командарм, - пять его танков уже горят! Гитлеровская пехота залегла!

Маршал Рокоссовский опять приник к стереотрубе:

- Горят не пять, а все семь! Молодцы артиллеристы! Узнать и доложить, кто отличился!

После короткого совещания и более подробного выяснения обстановки командующий фронтом принял решение: главные усилия ударной группировки перенести с левого фланга на правый и по наведенным уже мостам направить на плацдарм для развития успеха соединения соседних армий.

- Всю артиллерию - сюда! - властно командовал маршал Рокоссовский. - Всю авиацию - сюда!

Нас немедленно перенацелили. Задача штурмовой авиации заключалась теперь в том, чтобы на новом направлении, где был достигнут серьезный успех, окончательно подавить огонь артиллерийских и минометных батарей врага, а также воспрепятствовать подходу резервов гитлеровцев к только что захваченному плацдарму.

Целей для штурмовки было очень много. Двадцатого апреля каждый из нас провел над плацдармом, если сложить все вылеты, не менее четырех часов. Наш полк буквально висел над заодерским плацдармом. Группа за группой летели штурмовики в бой. Одна улетала, а ей на смену приходила другая. Ни минуты передышки не давали мы гитлеровцам, ни минуты без авиационной поддержки не оставались наши войска за Одером. Мы бомбили опорные пункты противника, расстреливали его живую силу эрэсами и пушечно-пулеметным огнем. Порой, полностью израсходовав боеприпасы, штурмовики продолжали носиться над вражескими позициями, заставляя гитлеровцев забираться в укрытие.

Так закончились первые сутки пребывания советских войск на заодерском плацдарме. С наступлением сумерек перестали летать самолеты и несколько спало боевое напряжение. Но всю ночь за рекой на площади шесть километров по фронту и от километра до трех в глубину взлетали ракеты - было светло как днем.

На плацдарм шли наши войска. Фашисты вели методический артиллерийский огонь по переправам, разрушая то одну, то другую. Но переправы быстро восстанавливали саперы.

Опасаясь наших ночных атак, гитлеровцы обрушивали и на

плацдарм завесы артиллерийского и минометного огня. Так как местность гитлеровцы заранее пристреляли, их снаряды точно накрывали дороги, по которым шло движение, рощицы, обратные скаты высот, лощины - весь плацдарм, где только могли укрыться наши войска.

Мы знали, что творилось ночью на том берегу, и с тревогой поглядывали на звездное небо. На наши штурмовики командование возлагало большие надежды. Они должны были непрерывно взаимодействовать с наземными подразделениями, отражавшими вражеские контратаки, и принимать непосредственное участие в боях за расширение плацдарма.

В ночь на 21 апреля лишь два-три часа перед рассветом за Одером было сравнительно тихо. А затем вновь на невидимых траекториях зашелестели снаряды и мины. Плацдарм снова окутался дымом выстрелов и разрывов. Чадили подбитые танки и самоходки, пылали вывернутые наизнанку, разбитые и обуглившиеся блиндажи и дзоты. На ключевые позиции противника наша артиллерия обрушила тонны металла. Разрывов было так много, что поля озимых выглядели заново перепаханными.

На второй день с раннего утра было облачно, моросил дождь. Это Балтика давала о себе знать. Вечером мы видели на небе звезды, а с рассветом откуда-то с моря пришла непроглядная мгла.

Плохая погода опять грозила осложнить действия авиации. Полковник Смоловик вызвал к себе метеоролога. Тот явился мрачнее тучи. Хорошей погоды по его прогнозу не ожидалось, и он должен был сообщить об этом комдиву. Докладывая, метеоролог долго водил карандашом по нанесенным на карте изобарам и изотермам, говорил о далеких циклонах, зарождавшихся где-то над Атлантическим океаном, пока комдив не остановил офицера конкретным вопросом:

- На плацдарме погода будет?

Капитан опять попробовал обосновать свой прогноз, но ничего конкретного не сказал и принялся сворачивать синоптические карты.

- Сами слетайте на разведку погоды, - приказал нам с Егоровым полковник Смоловик. - Заодно посмотрите, что делается на плацдарме...

Когда майор Егоров был штурманом полка, на разведку погоды чаще других летал сам. Теперь Павел Васильевич - командир, и мне, как штурману, надо считать облака.

Не успел после взлета набрать сотню метров высоты, как очутился в облаках. "Лихо!" - подумал я и вывел штурмовик под

нижнюю кромку. Караваны туч с зарядами моросящего дождя шли на материк. Над Одером стоял туман, но на плацдарме отчетливо были видны вспышки орудийных выстрелов.

Меня никто не атаковал, по мне не стреляли с земли. Никого, видимо, не интересовал одинокий штурмовик, и я свободно пролетел дальше на запад. Дождь прекратился, улучшилась видимость. По дорогам к линии фронта шли автомашины с боеприпасами, тягачи с прицепленными пушками и танки. Противник подтягивал резервы, чтобы собраться с силами и сбросить наши войска с плацдарма.

Обстрелял колонну на шоссе и повернул обратно. Тучи за это время вроде бы чуть поднялись, и сквозь плотную завесу их слабо пробивались солнечные лучи. Облачность была слоисто-кучевая. Пробил ее на пятистах метрах и тотчас зажмурился от ослепительно яркого света и голубого неба. Перестраховался метеоролог, все-таки должна быть хорошая погода!

Выслушав мой доклад, командир дивизии сказал, что и по его мнению метеоусловия должны улучшиться. Тут же он поехал на плацдарм.

- Полкам находиться в готовности к вылету! - отдал он приказ перед отъездом.

И еще полдня летчики и воздушные стрелки сидели в самолетах, ожидая команды на взлет. Нет-нет да и взглянет кто-либо из ребят на небо, выскажется с надеждой: "Вроде бы разветривает, уже поднялись облака". Эта тоска по солнцу говорила о страстном желании летчиков скорее вылететь на плацдарм, потому что поддержку наземных войск штурмовики считали своим первостепенным долгом.

Когда погода несколько улучшилась, мы начали действовать сначала мелкими, а потом и более крупными группами. Над целью мы становились в круг и били по переднему краю противника. За один боевой день переправившиеся за Одер подразделения 49-й и 70-й армии при поддержке штурмовиков отразили более пятидесяти контратак противника.

Широко использовались на плацдарме станции наведения. С их помощью заявки общевойсковых командиров удовлетворялись буквально через десять - пятнадцать минут с момента поступления. Такая оперативность способствовала дальнейшему улучшению поддержки с воздуха наших наземных войск.

Например, всего 30 минут потребовалось командованию 4-й воздушной армии на то, чтобы перенацелить авиацию на заодерский плацдарм, где действовали стрелковые дивизии генерала Батова. Насколько важной и своевременной оказалась эта авиационная поддержка, свидетельствует отзыв, полученный

из штаба армии: "Если бы не действовали штурмовики по контрнаступающим танкам и живой силе противника, то в сложившейся тяжелой обстановке войскам армии вряд ли удалось бы удержать занимаемый плацдарм".

А новый комдив 37-й гвардейской генерал К. Гребенников, заменивший геройски погибшего под Данцигом генерала С. Рахимова, выразился более конкретно.

- Спасибо летчикам за помощь, - сказал он в беседе с нами на плацдарме, если бы не штурмовики, то купаться бы нам снова в Одере!

Быстрота авиационного маневра при поддержке наземных войск, участвующих в операции форсирования Одера, была не просто счастливой случайностью. Возможность переброски авиации и сосредоточения всех ее сил на том участке, где наметится успех, учитывались заблаговременно с задачей поддержать наши наземные войска, усилить их во всех видах боя.

Обычно сражения были очень динамичны. Случалось, что от наступления приходилось переходить к оборонительным действиям, а потом пускаться в преследование. Но любой бой выигрывался легче, если в нем хорошо было организовано взаимодействие различных родов войск. И если орудия прямой наводки буквально вписались в боевые порядки пехоты, сдружив эти два рода войск, то таким же связующим звеном между наземными войсками и авиацией стали штурмовики.

Звено. Эскадрилья. Полк. В этих формированиях начиналась боевая биография летчика, здесь достигал он вершин мастерства, здесь закалялся его характер и рождался подвиг. Все, чем гордится авиация, - все начинается в звене, эскадрилье, полку. И искусство взаимодействия с наземными войсками, спланированное в крупных штабах нашими военачальниками, осуществлялось тоже звеном, эскадрильей, полком. Командиры, политработники, партийные и комсомольские организации день за днем направляли усилия летчиков штурмовой авиации на то, чтобы каждый экипаж был всегда готов поддержать на переднем крае свои наступающие войска.

Искусством взаимодействия можно было овладеть только в боях. И постепенно прочное взаимодействие стало традицией. Наша пехота, танкисты, артиллеристы, саперы, регулировщики на дорогах - все знали конфигурацию самолета Ил-2 и с первого взгляда отличали его от других. Каждому солдату было ясно, что, если в трудную минуту над его окопом появился краснозвездный самолет-штурмовик, значит, пришла настоящая помощь. Действуя на глазах у пехоты, в ее интересах, наши летчики проявляли подлинное войсковое товарищество, вызывая восхищение воинов,

поднимая их боевой дух. Боевая дружба авиаторов и пехотинцев рождалась и крепла в процессе жестокой борьбы с фашистскими захватчиками.

Помнится один из боевых эпизодов, происшедший в марте 1943 года. Наш отдельный лыжный батальон выбил гитлеровцев из села и в развернутом строю начал преследовать их. Откуда ни возьмись, на поле боя вдруг появились восемь немецких танков. А у лыжников - автоматы, финские ножи да ручные гранаты. С таким оружием не больно-то повоюешь против танков.

Выручила лыжников четверка наших "илов". Возвращаясь с задания, летчики увидели залегших солдат и фашистские танки. Не требовалось быть стратегом, чтобы разобраться в обстановке. Бомб у штурмовиков уже не было, но они сделали несколько заходов по танкам, обстреляв их из пушек и пулеметов. Шесть бронированных машин тут же загорелись. Сделали свое дело и связки ручных гранат, пущенные в ход нашими пехотинцами. Два вражеских экипажа сдались лыжникам в плен, так как у танков были перебиты гусеницы - машины потеряли ход.

Второй похожий эпизод произошел позже, в Белорусской операции. Ведущий пары штурмовиков лейтенант Н. Логунов заметил на болоте фашистские танки. Промостив гать, гитлеровцы решили форсировать болото и с тыла нанести внезапный удар по нашим батареям.

Два штурмовика сделали вираж над артиллеристами, а затем перешли в пикирование на фашистские танки, открыв по ним огонь. Смысл действий летчиков не сразу дошел до батарейцев. Но когда они поняли, о чем их предупреждают летчики, то развернули свои орудия в сторону болота и выстрелами в упор встретили фашистские танки. И ни один из них не ушел с поля боя.

...На плацдарме за Одером положение осложнялось. Со стороны противника втянулись в бой эсэсовские дивизии "Лангемарк" и "Валлония", 281-я и 549-я пехотные, истребительная бригада "Фридрих", дивизион штурмовых орудий "Мунтен", части морской пехоты, штеттинские крепостные полки, два полицейских полка. Общая численность вражеских войск только перед фронтом 65-й армии составляла примерно 33 тысячи солдат и офицеров, не считая наспех сколоченных частей фольксштурма.

Поддерживая свои войска, летчики 62-го штурмового авиационного полка сделали сотни боевых вылетов. Наши станции наведения находились в боевых порядках наступающих войск. Непрерывные удары с воздуха изнуряли противника, держали его в постоянном напряжении.

Три дня шли тяжелые бои за расширение плацдарма, а 25 апреля после мощной артиллерийской и авиационной подготовки началось наше широкое наступление. Командир полка майор Егоров, опасаясь, как бы летчики не ударили по своим из-за плохого знания наземной обстановки, перед вылетом информировал экипажи о том, каких рубежей достигли наши передовые части.

- Отметьте на полетных картах, - требовал командир. - Город Шмеллейтин взят, Помеллен - взят, Барнимслов - взят, Штеттин - сдался!

С какой бы быстротой ни откатывался противник под натиском наших танков, пехоты, артиллерии, на дорогах войны его настигали и громили с неба звездокрылые штурмовики.

Одно из наиболее ярких впечатлений времен Великой Отечественной войны у нас, летчиков-штурмовиков, оставил самолет Ил-2.

Борьба мнений, трудности внедрения в производство самолета-штурмовика, его назначение и место среди других средств вооруженной борьбы для нас, начинающих летчиков, разумеется, были тогда малоизвестны. Мы приняли самолет как должное, как нечто само собой разумеющееся, и у нас ни разу не возникала мысль о какой-либо ревизии необходимости его существования. Для нас он органически вписался в боевую жизнь.

Первое же знакомство с самолетом производило на нас, тогдашних юношей, я бы сказал, гордое, волнующее впечатление: "На этой машине можно задать жару спесивым фрицам..." Хищный нос, могучие крылья и сокрушающая сила огня, заключенная в бомболюках, пушках и пулеметах, в реактивных снарядах. Он выглядел внушительно, привлекал внимание не только своей воинственной внешностью, солидностью, но и этакой, можно сказать, монументальной прочностью. Особенно нравилась нам кабина, закованная в прозрачную и стальную броню.

Сядешь в такую кабину, закроешься сверху бронированным колпаком и чувствуешь себя отгороженным от всех опасностей. Впечатление надежности кабины и самолета не покидало и в полете. Весь облик машины вызывал боевой подъем, помогал подавлять чувство опасности под огнем противника.

Это особенно важно для ведущего. Ведомый должен делать то, что делает ведущий. Ведущему же надо первому прорваться к цели и вывести на нее всю группу. В какой-то момент ему приходится преодолевать психологический барьер, сделать усилие, чтобы решиться ринуться вниз сквозь сплошную пелену разрывов зенитного огня, которую противник зачастую ставил, чтобы заставить нас отказаться от атаки или хотя бы затруднить

ее. Летчика на самолете Ил-2 нелегко было заставить отказаться от атаки. Всем своим могучим организмом штурмовик звал в бой, в атаку...

Эффект применения Ил-2 был обычно потрясающим. Стреляя из пушек и пулеметов, ракетных установок, сбрасывая сотни килограммов бомб, Ил-2 сеяли панику в стане врага, уничтожали его живую силу и технику. Вот что говорили о штурмовиках пленные фашистские вояки. Ефрейтор Альфред, взятый в плен 2 июля 1944 года, рассказывал:

- Наша дивизия двигалась на юг по шоссе Могилев - Минск. На лесных дорогах мы подвергались непрерывным атакам штурмовиков, которые производили в наших колоннах ужасное опустошение. Считаю, что до 50 процентов всего личного состава было потеряно от налетов русских самолетов. Все дороги нашего отступления усеяны тысячами разбитых автомашин и повозок, трупами солдат и убитыми лошадьми. Моральное воздействие русской авиации было огромным. При появлении советских самолетов солдаты бросали на дорогах технику в бежали в лес. Разбитые и горевшие танки, самоходки, автомашины создавали на шоссе непреодолимые пробки.

Командир одной немецкой пехотной дивизии, взятый в плен 11 июля 1944 года восточнее Минска, дал следующую оценку действиям нашей авиации:

- В настоящих операциях русских войск и в успехе авиация сыграла первостепенную роль. Она повлияла на ход всей кампании на данном участке фронта. Применявшиеся в большом количестве самолеты-штурмовики явились эффективным средством, нарушившим планомерный отход наших войск на новые оборонительные рубежи. Расстроив нормальное движение отходящих колонн и вызвав панику, русская авиация не дала возможности нашим войскам оказать организованное сопротивление на таком мощном естественном рубеже, как река Березина. Наше командование было бессильно бороться с таким превосходством в воздухе.

Огневая мощь нашего Ил-2 была особенно необходима для борьбы с танками. С первых дней войны, когда противник имел значительное численное преимущество, наши наземные войска, напрягая все силы, в неравном единоборстве уничтожали танки врага из противотанковых ружей, гранатами, бутылками с горючей смесью, орудиями прямой наводки. Все эти средства применялись непосредственно на поле боя, а штурмовики уничтожали танки противника ударами с воздуха еще далеко за линией фронта: в железнодорожных эшелонах, в районах погрузки и сосредоточения, на марше и в предбоевых порядках.

Еще при нашем контрнаступлении под Москвой особенно досталось от краснозвездных штурмовиков танковым соединениям генерала Гудериана. Одна только наша штурмовая дивизия за три месяца боев под Москвой уничтожила сотни танков противника.

К моменту начала боев на Курской дуге у нас в массовом количестве появились противотанковые авиационные бомбы кумулятивного действия, способные пробивать самую толстую танковую броню. ПТАБы мы сбрасывали на новейшие танки и самоходные установки врага, о неуязвимости которых особенно громко кричали гитлеровцы. Под ударами ПТАБов, сброшенных штурмовиками, горели хваленые "тигры", "пантеры" и "фердинанды" - тогдашние новинки гитлеровского вермахта. Горели под Курском и Орлом, в Белоруссии и Польше, под Будапештом и Берлином.

Наши наземные войска, используя результаты ударов штурмовиков, переходили в наступление, срывали контрудары противника и успешно преследовали его.

В битве за освобождение Белоруссии штурмовики особенно хорошо проявили себя при преследовании и разгроме фашистских войск, отступавших через Березину. После каждого удара "илов" на месте штурмовки оставались горы разбитой вражеской техники. Бывший командующий 4-й немецкой армией Курт Типпельскирх с ужасом вспоминал это паническое отступление: "Непрерывные налеты авиации противника причиняли тяжелые потери... вызывали бесконечные заторы среди отступающих колонн. Русские штурмовики то и дело разрушали мосты у Березины, после чего на восточном берегу всякий раз образовывалось огромное скопление машин..."

Высокие огневые возможности самолетов Ил-2 позволяли штурмовикам не только вести успешную борьбу с живой силой, танками и артиллерией противника, но и уничтожать такие особо прочные цели, как бронепоезда.

Начиная с 1943 года штурмовики наряду с действиями на поле боя чаще стали применяться для ударов по объектам в тылу противника. Одной из самых трудных задач были удары по аэродромам. Стоит только вспомнить действия нашей 233-й штурмовой авиационной дивизии по аэродрому Шаталово и другим аэродромам. Таких примеров за годы войны было немало. Это позволило уничтожать авиацию противника не только в воздухе, но и на земле. Штурмовик Ил-2 активно участвовал и в выполнении такой важнейшей задачи, как завоевание господства в воздухе.

Сочетание высоких летных качеств с необычайной

живучестью и неприхотливостью самолета было великолепно. В одном из боевых вылетов самолет-штурмовик был подбит огнем зенитной артиллерии. Летчику удалось посадить его на передовой. Пока он добывал танк у своих, чтобы отбуксировать самолет подальше от противника, тот открыл по штурмовику огонь из минометов. Когда летчик все же подогнал бронированную машину к самолету, он представлял собой весьма печальное зрелище: одна плоскость оторвана, винт отбит, мотор поврежден, кабина изуродована, другая плоскость, фюзеляж и хвостовое оперение были буквально изрешечены осколками мин, а самолет лежал, уткнувшись в землю. Естественно, ни о какой буксировке его не могло быть и речи, тем более что противник вновь открыл интенсивный минометный огонь.

С сожалением распрощался летчик со своим боевым другом и возвратился в полк. Теперь ему, как "безлошадному", лишь изредка приходилось летать на чужих самолетах. Наше наступление продолжалось. И каково же было удивление летчика, когда однажды он увидел в своем ранее пустовавшем капонире нечто похожее на самолет: остатки планера без крыльев, хвоста, кабины и двигателя. Еще больше он удивился задаче, которая была поставлена техническому составу командиром полка,- отремонтировать самолет!

Эта задача была выполнена нашими авиационными техниками. Наполовину составленный из запасных частей, штурмовик стал тяжеловат в управлении, не так маневрен, как новый, однако летал исправно. В боях он получил еще несколько сот пробоин, был весь в заплатах, но летчик потом сделал на нем немало вылетов.

Известно много случаев, когда самолет Ил-2 приходилось сажать на фюзеляж на лес, на болото, в кустарник, среди окопов и блиндажей. Бронированная коробка спасала экипаж, мотор, топливные и масляные баки, водяные и масляные радиаторы. Страдали обычно крылья, винт и хвостовая часть фюзеляжа. Их заменяли прямо в условиях фронта, и самолет продолжал свою боевую жизнь.

Еще один случай свидетельствует о высокой прочности самолета и выносливости его мотора. Группе штурмовиков, действовавших зимой над сильно пересеченной местностью, пришлось лететь на уничтожение отступающих колонн противника. Во время атаки танков штурмовики попали под интенсивный зенитный огонь. Ведущий ощутил удар в мотогондолу самолета, вслед за этим увидел изморозь на остеклении фонаря и почувствовал характерный запах, сопровождающий разрыв зенитного снаряда. Прямое попадание в

мотор. Нужно было или искать место для вынужденного приземления, или с воздушным стрелком покинуть самолет. Но оказалось, что парашюты иссечены осколками. Оставалось одно - искать место приземления.

Тем временем мотор стал давать перебои. Возросла температура масла, но давление его поддерживалось, в кабине появились запах гари и пар. Стало ясно, что повреждена и водяная система охлаждения. Тяга мотора падала, самолет стал терять высоту. А под крылом - буераки, овраги, снег... Летчик пробовал менять обороты, включал форсаж, чтобы восстановить устойчивую работу мотора, но это ему не удавалось. Правда, двигатель периодически развивал полные обороты. Самолет тогда разгонялся и набирал высоту, а спустя некоторое время опять снижался. Такой полет продолжался до тех пор, пока летчик вдруг не увидел перед собой белое ровное пятно. Удача!

Довернул туда и увидел замерзшее озеро, окруженное вековыми деревьями. Самолет проскочил между ними, два самых высоких срубил плоскостями и сел на лед, не выпуская шасси. При осмотре оказалось, что у штурмовика полностью перебита водяная труба, ведущая к радиатору. Летчик отлетел от цели почти на 20 километров. Все это время мотор тянул, охлаждаясь, по существу, только маслом. С этого же озера летчик потом взлетел на своем самолете, после того как ему заменили двигатель, радиатор и крылья.

Выносливость Ил-2, его живучесть, способность взлетать с плохо приспособленного летного поля и садиться на ограниченные полосы не раз выручали штурмовиков. В истории штурмовой авиации широко известны случаи, когда летчики спасали своих товарищей, вынужденно севших на территории противника, увозя их на своих самолетах.

Для посадки и взлета площадки в таких случаях выбирать не было возможности - садились и взлетали с таких пятачков и по таким неровностям, что оставалось только удивляться выносливости самолета и мастерству летчиков. Вот один из примеров. Советский летчик-штурмовик дважды Герой Советского Союза старший лейтенант Степанищев, после того как его самолет попал под огонь зениток, был вынужден произвести посадку на территории противника. Рядом с ним немедленно примостился ведомый младший лейтенант Л. Павлов.

Фашисты хотели взять в плен экипажи двух самолетов. Но не тут-то было. На пути гитлеровцев стала стена огня с четырех других штурмовиков группы, охранявших своих товарищей. Под прикрытием ведомых Степанищев перебежал от своего самолета к самолету Павлова и забрался в его кабину. Воздушный стрелок

вскочил в кабину стрелка самолета Павлова. После короткого разбега по полю штурмовик на глазах у гитлеровцев взлетел, и сдвоенный экипаж в составе двух летчиков и двух воздушных стрелков благополучно вернулся на свой аэродром.

За годы войны много аэродромов пришлось менять штурмовикам. Были среди них хорошие и плохие, стационарные и полевые, большие и малые. Иногда аэродромы спешно готовились просто на картофельном или другом поле, предварительно укатанном катками, на лугу, где в дождливые осенние дни не пересыхали лужи воды. Даже землянки невозможно было вырыть - так близко были грунтовые воды. После дождей поле часто становилось таким, что самолет при рулении нельзя было останавливать ни на минуту, так как он застревал в грязи. Даже форсируя мотор на взлете, летчики еле-еле отрывали самолеты от земли на самой границе аэродрома. Не легче было и при посадке. После приземления самолет бежал буквально несколько десятков метров, а затем его колеса увязали в грязи, и дальше рулить было невозможно. На стоянку штурмовики в этих случаях приходилось буксировать тракторами.

Наш инженерно-технический состав в эти трудные военные годы тоже не раз выручала до деталей продуманная конструкция самолета. Большие лючки быстро открывали свободный доступ к основным узлам и агрегатам самолета и мотора. Ни один самолет, кроме Ил-2, нельзя было отремонтировать так быстро, как это делали наши специалисты в самых неприспособленных условиях фронтовых аэродромов. Загнутый воздушный винт выправляли кувалдой на стоянке. Случалось, что с таким винтом самолет делал потом еще десятки боевых вылетов. В полевых условиях меняли крыло, полфюзеляжа, хвостовое оперение. За одну морозную ночь ставили новый мотор и утром выпускали самолет в боевой вылет.

Простая и надежная конструкция шасси не раз спасала машину от поломок. На ином современном самолете прорулишь по грязной дорожке - и шасси потом не убирается. На Ил-2 "ноги" выдерживали и грубые посадки, и любые неровности, и даже "вальс" на пробеге после посадки с пробитыми колесами. Летчики шутили, что на Ил-2 уже с высоты 50 метров перед посадкой можно "давать ногу" для заруливания.

А вынужденные посадки вне аэродромов, без шасси, на фюзеляж, да еще в лесу, на овраги или в горах! Казалось, экипаж спасало только чудо, а на самолет больно было смотреть. Но и экипаж, и самолет чаще всего снова возвращались в строй.

Создание и внедрение в производство самолета Ил-2 встречало вначале ряд трудностей. Еще в феврале 1940 года,

когда все было готово к запуску в серию нового штурмовика, скептики заявляли, что у Ил-2 мала скорость и недостаточна высотность. Однако уже тогда конструктор был убежден, что штурмовик - не истребитель. Штурмовику нужны пушки, пулеметы, эрэсы, бомбы и броня, которая позволила бы применять все это оружие над полем боя. Но и броню толщиной 6 12 мм скептики объявляли слабой защитой. Конструктор доказывал, что броня будет работать не сама по себе, а в сочетании с определенной компоновкой всего самолета, при наличии достаточно большой скорости и высокой маневренности, протектировании топливных баков и заполнении их инертными газами для устранения опасности взрыва при попадании вражеского снаряда. Именно комплекс самых различных конструктивных решений позволил обеспечить такую высокую живучесть самолета Ил-2, кикой не знала практика отечественного и зарубежного самолетостроения.

Опыт применения штурмовика открыл и другие его замечательные свойства. Это был один из самых доступных для освоения самолетов. Его отличали простота пилотирования, неприхотливость в эксплуатации на земле, как при подготовке к полету, так и после выполнения полета, и, что особенно важно, в воздухе. Сам процесс пилотирования не отличался трудностью. При действиях над целью и в воздушном бою внимание летчика не отвлекали какие-либо сложные манипуляции с приборами и агрегатами в кабине. Самолет прощал летчику даже грубые ошибки в пилотировании, что было очень важно при выполнении атак и ведении боя, если некогда наблюдать за приборами. Я не знаю ни единого случая, чтобы из-за ошибок в технике пилотирования самолет потерял управляемость или свалился в штопор.

Боевые действия штурмовиков проходили обычно при сильном противодействии фашистских истребителей. Тяжело груженному идущему к цели Ил-2 трудно было тягаться с "мессером" в маневренности. Но если заставляла обстановка, то мы принимали бой. Мне пришлось провести 47 воздушных боев, и ни в одном из них наш самолет не был подбит. Этим я во многом обязан вооружению самолета и своим воздушным стрелкам.

Во время войны Ил-2 стал одним из самых популярных самолетов. Ни у наших союзников, ни у наших противников ничего похожего на самолет Ил-2 не было. У противника он вызывал ужас, у союзников - зависть и восхищение.

Один английский генерал писал: "Когда годы позволят нам охватить взглядом мировую войну и история будет в состоянии оценить ее наиболее решающие сражения, не будет

неожиданностью увидеть Ил-2 во главе списка самолетов, которые вложили наибольший вклад в победу.

...Россия выпотрошила немецкую армию. Ил-2 был одним из ее наиболее важных хирургических инструментов".

Самолет с кабиной стрелка и эффективным крупнокалиберным пулеметом приобрел новое боевое качество. Мы стали смела вступать в бой с истребителями противника. В ходе боев наши летчики нашли такие боевые порядки, которые позволяли осуществлять в группе огневое взаимодействие при отражении атак вражеских истребителей. Самолет превратился в первоклассную боевую машину. Он занял настолько прочное место среди других эффективных средств борьбы с противником, в первую очередь с его танками, что его выпуск рассматривался как задание общегосударственной важности. В известной телеграмме И. В. Сталина, посланной в разгар войны директору одного из военных заводов, выпускающих штурмовики, указывалось: "Самолеты Ил-2 нужны... теперь как воздух, как хлеб. Требую, чтобы выпускали побольше "илов"..."

За годы Великой Отечественной войны наша промышленность выпустила десятки тысяч штурмовиков, что за всю историю мировой авиации является рекордным для самолетов одного типа.

Это значит, что самолет Ил-2 не только соответствовал основному предназначению целого рода боевой авиации, но позволял решать широкий круг задач: от поддержки войск на поло боя до ударов по аэродромам, по кораблям в море, от воздушной разведки до уничтожения самолетов противника в воздухе. Таким образом, наш штурмовик превратился в важнейшее средство ведения вооруженной борьбы. А удивительная живучесть и неприхотливость самолета позволяли нам вести боевые действия в самых, казалось бы, невероятных условиях.

Ил-2 был уникален и являлся классическим образцом самолета-штурмовика. Он позволил совершенно по-новому судить о штурмовой авиации. Создание Ил-2 явилось революцией не только в самолетостроении, но и в тактике штурмовых действий, идея которых хоть и возникла еще в первую мировую войну, однако чуть было не была похоронена с применением самолетов Р-5, ССС, И-15 бис, И-153, Су-2 и других машин, по существу, не приспособленных для действий над полем боя. Самолет Ил-2 возродил, дал новую сущность и полнокровную жизнь штурмовой авиации.

Рост ее численного состава, увеличение эффективности боевых действий и появившаяся необходимость массирования

усилий на главных направлениях наступления сухопутных войск позволили создать не только штурмовые авиационные полки и дивизии, но и целые корпуса штурмовиков, которые сыграли значительную роль во всех основных операциях Советской Армии.

Наличие штурмовой авиации в составе фронтов имело первостепенное значение при выполнении многих тактических и оперативных задач. В ряде случаев применение штурмовиков оказывало решающее влияние на ход боя и операций общевойсковых соединений и объединений. В целом же штурмовая авиация явилась неоценимым средством ведения вооруженной борьбы, одним из важных факторов достижения победы в Великой Отечественной войне.

Непосредственно в интересах наземных войск штурмовики выполнили более 90 процентов всех своих самолето-вылетов. За годы войны количество боевых самолето-вылетов штурмовой авиации возросло более чем в 25 раз, а в среднем за войну это составило около 24 процентов от общего числа вылетов всех родов советской авиации.

Самолет Ил-2 оставил настолько глубокий след в Великой Отечественной войне, что понимание штурмовой авиации, ее боевых свойств даже в среде специалистов ассоциируется с его свойствами. Ил-2 рассматривается как основной носитель идеи штурмовых действий. В этом самолете классическим образом было сконцентрировано все то, чем должен обладать самолет-штурмовик. У нас их любовно называли "горбатыми", "воздушной пехотой", "летающими танками". Для врага они были "черной смертью". Думаю, это лучшая характеристика боевому самолету.

И еще я убежден в том, что Ил-2 останется в нашей памяти как самолет-боец, а в истории отечественной боевой техники как классическая модель.

Наконец мы снова добрались до побережья.

Здравствуй, Балтика! Вот и опять у нас встреча с тобой. Недолгой же была наша разлука после Данцига. Все больше мы прижимаем гитлеровцев к свинцовым водам холодного Балтийского моря. Хватит ли у них благоразумия капитулировать?..

А сегодня перед нами в дымке за широким заливом лежит морской порт Свинемюнде. На его протянувшихся в море песчаных косах - тысячи гитлеровцев. Это не просто дезорганизованный и рассеянный сброд - это пока еще войско с оружием и боевой техникой. У них не только автоматы и пулеметы, но и полевая артиллерия, зенитные орудия, танки и самоходки. Они то и дело огрызаются огнем, надеясь найти выход из западни, в которую попали, отступая под нажимом войск 2-го

Белорусского фронта.

Бежать по суше немцам дальше некуда. С востока, юга и запада они прочно зажаты стальным полукольцом советских войск. Оставалась одна надежда эвакуация морем.

Среди этих гитлеровцев - большинство озверелые фашисты. Но много и таких, кто был мобилизован в вермахт при поголовных, так называемых тотальных, мобилизациях. Плохо обученные юнцы и старики уже не могли принести успеха германскому рейху. Боеспособность таких частей, конечно, была невысокой.

Новоиспеченных вояк удерживал на позициях больше всего страх перед возмездием. А фольксштурмовцы оказались как бы между двух огней: с одной стороны, они боялись быть расстрелянными эсэсовцами за дезертирство, с другой - их мучила неизвестность, как с ними обойдутся русские, не станут ли они мстить им за зверства их соотечественников - фашистов.

Стремясь рассеять заблуждение таких солдат, мы разбрасывали листовки, в которых рассказывалось, что наши войска пришли для того, чтобы свергнуть фашистский режим, и что у нас нет намерения уничтожить немецкий народ. Но, видно, не все немцы были знакомы с содержанием наших листовок.

...В десяти - пятнадцати километрах от порта маячили на рейде немецкие корабли. Ближе не подходили. Боялись, видимо, артиллерийского обстрела. Зато между кораблями и берегом непрерывно курсировали мелкие суденышки, доставляя на борт военных транспортов гитлеровцев с оружием.

Перед нашей дивизией была поставлена задача: нанести удар по кораблям и сорвать эвакуацию фашистских войск. Первым вылетел наш полк. Две группы его вернулись из-за плохих метеоусловий, так и не пробившись к цели. Очень сложная была в тот день погода. Дождь не дождь, а какая-то морось падала с неба, и не видно было берега залива, даже не просматривалась линия горизонта. Трудно в таких условиях пилотировать штурмовик, лететь строем низко над самой водой. Но лететь надо! Иначе гитлеровцы погрузятся на транспорты и безнаказанно уйдут.

- Две группы вернулись, - вслух размышляет командир. - Кому улыбнется фортуна?.. Надо, чтобы на объект вышел ведущий, а уж ведомые с ним дотянутся...

Я понимал, что вести группу надо было либо командиру, либо мне. Но я штурман. Мне по должности положено лучше других знать воздушную навигацию, обучать летчиков самолетовождению. Не дожидаясь приказа, обращаюсь к командиру:

- Разрешите лететь, Павел Васильевич! В знак согласия командир наклоняет голову и говорит:

- В группу ведомых берите добровольцев!

Перед вылетом командир дружески напутствовал:

- Лучше следи за курсом и высотой. Смотри не нырни в море!

- Постараюсь не нырнуть!

И вот мы в воздухе. Через несколько минут - залив. Позади береговая черта, впереди - сплошная мгла. Горизонта не видно, небо сливается с водой, хлещет дождь.

По штилевому расчету над морской поверхностью нам лететь минут двадцать. Не видно неба, не видно и противоположного берега, а под крылом самолета плещется холодная Балтика и гуляют по морю белые барашки. В случае чего - тут на вынужденную не сядешь! И невольно лишний раз прислушиваешься к работе мотора.

Сколько же времени летим мы в таких условиях? Кажется, целую вечность, а часы показывают: прошло всего лишь семь минут. Прижавшись ко мне, идут ведомые Коля Воздвиженский, Токон Бекбоев, Николай Киселев, замыкает строй Алексей Медведев. В полку он не так давно, но, как говорят, хорошо и быстро "притерся" к однополчанам. Старший лейтенант Медведев сменил командира эскадрильи Василия Николаевича Николаева, убывшего в госпиталь после аварии.

Отличный был летчик и командир. Смелый, умелый, скромный, толково подбирал себе помощников, распределял между ними обязанности и никогда не забывал контролировать работу подчиненных. Каждый в этой эскадрилье был на своем месте.

Старший лейтенант Николаев часто писал в полк письма, сообщал, что уже перенес несколько пластических операций, но ожоги заживают медленно. Бывший комэск интересовался: как идут дела в его подразделении и кто командует эскадрильей?

Ветераны полка ответили товарищу, чтобы тот не беспокоился. Эскадрилья в надежных руках. Ее командиром стал старший лейтенант Медведев. Он тоже много перенес за годы войны. Воевал в полку ночных бомбардировщиков на Северо-Западном фронте, сделал 139 боевых вылетов ночью. Был ранен и списан с летной работы. Но летчик не смирился со своей участью, много занимался физической подготовкой и в конце концов победил свой недуг.

Старший лейтенант Медведев переучился на летчика-штурмовика и прибыл к нам в полк. Трудный наш полет на Балтику для Алексея был пятнадцатым боевым вылетом после долгого перерыва. Воздушным стрелком у Медведева летел

комсорг полка младший лейтенант Иван Хандий.

Среди ветеранов соединения был с нами в полете воздушный стрелок сержант Николай Платонов. Он участвовал в боевых полетах полка на танкосборочные мастерские, на Гдыню и Данциг. И вот опять вызвался добровольцем.

Сейчас самое главное - выполнить задачу. "Когда же будет берег?" - думаю. И тут же получаю на свой вопрос довольно реальный ответ: крыло самолета вдруг продырявило зенитным снарядом. Значит, под нами вражеский берег... Вот как. Спасибо за информацию!

Ставлю в известность ведомых. Но они и сами уже заметили тянущиеся к самолетам огненно-красные трассы. Дружно выполняем противозенитный маневр. Воздвиженский и Медведев уже пикируют на гитлеровскую батарею, обстреливают ее из пушек. Бойцы опытные, знают свое дело. А мы продолжаем полет.

Серой мокрой лентой блестит убегающее в порт шоссе. А по нему, обгоняя друг друга, в беспорядке движутся танки, тягачи с орудиями на прицепе, какие-то кареты, коляски и снова орудия. По обочинам без строя плетутся солдаты.

Увидев самолеты с красными звездами, гитлеровцы отбегают подальше от дороги. Нет, мы их не трогаем. Облетев колонну, разворачиваемся на обратный курс. Тысячами белых голубей разлетаются наши листовки с предложением о капитуляции. В них разъясняется, что Берлин взят и над рейхстагом уже развевается Красное знамя Победы. В листовках говорилось также, что тем, кто без сопротивления сдастся в плен, будет сохранена жизнь и оказана медицинская помощь. Все-таки должны же они понять, что сопротивление с их стороны безрассудство.

Оставив немцев в покое (пусть читают наши листовки), берем курс в море к дымящим на рейде кораблям. Они встречают нас завесой зенитного огня, но мы все-таки пробиваемся и пикируем на цели, бросаем бомбы, обстреливаем их эрэсами, из пушек и пулеметов. Не так-то просто потопить эти плавучие громадины водоизмещением в десятки тысяч тонн.

Наш первый полет можно было считать удачным. Следом за нами на разведанные цели придут бомбардировщики. Тем временем мы продолжали "охоту" за мелкими кораблями, катерами, лодками и просто плотами. Каждый штурмовик самостоятельно выбирал себе цель. Перекрывая гул моторов, над морем дробно стучали пушки штурмовиков, и очередной катер или лодка с гитлеровцами отправлялись на дно.

В тот день в том же составе мы совершили еще три боевых вылета. Вечером на разборе полетов было подробно доложено,

как надо преодолевать туманный залив, что представляет собой противозенитная система на кораблях, как лучше "охотиться" за катерами. Днем мы, а ночью наши бомбардировщики бомбили корабли противника, и скоро рейд стал пустынным...

5 мая 1945 года наш полк сделал последний налет на порт, где в пакгаузах забаррикадировались остатки гитлеровских банд, вооруженных фаустпатронами. Они подбили несколько наших танков, и командующий 2-й ударной армией генерал И. И. Федюнинский справедливо решил, что боевую, задачу по уничтожению, фаустников быстрее и лучше всех выполнит штурмовая авиация.

Двумя четверками штурмовиков в молниеносном налете эти пакгаузы были сметены с лица земли. Вечером того же дня мы уже слушали по радио приказ Верховного Главнокомандующего, что войска 2-го Белорусского фронта 5 мая овладели городом Свинемюнде - крупным портом и военно-морской базой немцев на Балтийском море.

Оставался еще полет на острова, где укрылись остатки гитлеровцев, но и он не потребовался.

- Вылетать не надо - сами сдались! - передали на аэродром из штаба дивизии.

Таким образом, боевой вылет на уничтожение фаустников был записан как последний в историческом формуляре нашего полка.

Начальник штаба, любивший во всем точность, подсчитал налет каждого из нас и сделал последние на войне записи в наших летных книжках. Мне, например, за время пребывания на фронте удалось совершить 222 боевых вылета.

...Утром 9 мая на стоянках самолетов поднялась стрельба из пулеметов, пистолетов, винтовок. Это техники и воздушные стрелки, находившиеся возле командного пункта и первыми узнавшие о капитуляции фашистской Германии, давали салют. Затем раздалась стрельба на стоянке истребителей, их поддержала зенитная батарея, стоявшая на окраине аэродрома.

Ликовал весь аэродром. В воздух летели пилотки, слышалось громкое "Ура!". У всех на устах были слова: "Мир!", "Победа!", "Конец войне!".

Она закончилась как-то неожиданно, хотя мы и чувствовали в последние дни, что солнце нашей победы уже взошло.

Наступил мир. Первое время было как-то не по себе, нас даже удивляло, что не надо лететь на боевое задание и никто по тебе не стреляет. Не надо смотреть вверх, приглядываться, не летят ли вражеские истребители.

Все это осталось позади. Но мы знали, что помнить об этом

будем всегда.

В блаженстве тишины пронеслись на нашем аэродроме первые дни мира. Ни тревог, ни полетов. Личному составу был предоставлен первый отдых за четыре долгих года войны.

Свою военно-полевую почту мы завалили тогда письмами. Каждый торопился подать домой весточку и обязательно послать фотографию: удостоверьтесь, мол, дорогие родные, живой и здоровый.

Страсть фотографироваться охватила всех. Перед объективами фотоаппаратов позировали в одиночку, ведущий с ведомым, летчик с воздушным стрелком, командир с механиком. Фотографировались экипажами, звеньями, группами и даже поэскадрильно.

Всем хотелось иметь на память свою фотографию на фоне разбитого рейхстага, но командир полка никого не отпускал с аэродрома. И майор Фиалковский тенорком поддерживал это решение:

- А как же боевая готовность? Или забыли, что находимся в логове зверя?

Напоминание о коварстве повергнутого противника действовало отрезвляюще. Вдруг и действительно есть еще недобитые фашисты, организованные в банды?

Но все-таки небольшая группа офицеров отпросилась у комдива в Берлин. Пронеслись на машинах по еще дымившимся улицам, наскоро осмотрели уцелевшие исторические памятники, заглянули для порядка в разбитую имперскую канцелярию, подобно другим расписались на рейхстаге и, полные неизгладимых впечатлений, вернулись в полк.

Много у нас священных мест на земле. Но есть среди них нам особенно дорогие. И в тяжелую минуту отступления, и в час больших побед, когда гремел салют московский, вспоминали мы, фронтовики, свою Красную площадь. В памяти обычно вставала до боли знакомая панорама: седая Кремлевская стена и темно-красный мрамор ленинского Мавзолея. Купола Василия Блаженного, неповторимый фасад здания ГУМа и до блеска отполированная брусчатка широкой площади. А над зданием Верховного Совета страны - Государственный флаг Советской державы...

Там, в Германии, мы особенно остро чувствовали тоску по Родине. Мечталось побывать в Москве, взглянуть на Красную площадь, а уж потом отправиться в свой отчий дом, в родные края...

И вот нежданно-негаданно большую группу фронтовиков вдруг вызвали в Москву. Среди нас воины разных родов войск:

пехотинцы, артиллеристы, танкисты, связисты, саперы, летчики... И у каждого грудь в орденах.

Со всех фронтов съехались тогда в столицу лучшие воины. Среди них были защитники Москвы и Ленинграда, участники сталинградских боев и Курской битвы, форсирования Днепра и Вислы, освободители многих стран и городов Европы, герои штурма Берлина.

В тревожный ноябрьский день сорок первого года здесь стояли полки перед уходом на фронт. Осененные знаменами революции, воодушевленные подвигами великих предков, с именем партии прямо с Красной площади батальоны уходили в бой. А летом сорок пятого они гордо пришли сюда на Парад Победы. Под дробь барабанов к подножию ленинского Мавзолея были брошены чужие знамена с фашистской свастикой. Советские солдаты, сержанты и старшины, офицеры и генералы в стройных рядах, чеканя шаг, маршировали по главной площади Родины. Мы шли в составе сводного полка 2-го Белорусского фронта...

В моей памяти многое связано с Красной площадью. Большие исторические события и личные. В тот памятный год в День Воздушного Флота СССР мне была вручена вторая Звезда Героя Советского Союза. В те дни я окончательно решил связать свою жизнь со службой в Вооруженных Силах.

Как ни жаль было покидать свой полк, свою родную дивизию, но необходимость учиться была очевидной.

- Поедете в академию, капитан Ефимов! - сказал мне командующий нашей 4-й воздушной армией генерал К. А. Вершинин.

Прощаясь с фронтовыми друзьями, мы обещали писать друг другу. Из писем однополчан удалось узнать и о происходившей в нашей части смене поколений. Многих летчиков и воздушных стрелков, инженеров и техников, авиационных механиков и других специалистов проводили в запас.

К себе в Свердловск уехал и поступил учиться мой первый механик сержант Коновалов. Через много лет я встретил его - он был уже инженером, лауреатом Государственной премии. В военной гимнастерке, но уже без погон, пришел в Киевский политехнический институт адъютант эскадрильи капитан запаса Семен Погорелый. Ныне он - кандидат наук и, говорят, готовится защищать докторскую диссертацию.

А наш отважный летчик Николай Иванович Логунов пошел трудиться в систему общественного питания. Преподавателем в морском училище в Ростове-на-Дону работает бывший инспектор дивизии по технике пилотирования Виктор Михайлович Бахрушин. Заместитель командира полка по политической части

Гавриил Максимович Русаков живет в Одессе и ведет большую общественную работу среди молодежи. Наш начальник штаба полка Сергей Васильевич Поляков в послевоенные годы заведовал учебной частью Харьковского авиационного института. А Герой Советского Союза Николай Ефимович Оловянников преподает военное дело в Московском автодорожном институте. Еще один Герой Советского Союза

Алексей Георгиевич Панфилов - наш славный Леха - старший инженер в научно-исследовательском институте.

На встречах однополчан в Монино, под Москвой, можно увидеть многих ветеранов 233-й Ярцевской Краснознаменной штурмовой авиационной дивизии - тех, кто по возрасту или из-за ранений ушел в запас. Приезжают и те, кто поныне служит в Военно-Воздушных Силах, кто уже в послевоенные годы много потрудился, чтобы сделать нашу военную авиацию такой, какой мы ее видим сегодня, реактивной, сверхзвуковой, ракетоносной и всепогодной. И каждый раз на этих незабываемых встречах мы говорим друг другу:

- Помни войну!

Великая Отечественная война живет в нашей памяти как самое суровое испытание в жизни советского народа. Поэтому боевой опыт, добытый в сражениях нашими лучшими бойцами и командирами, никогда не должен быть забыт грядущими поколениями защитников Советской Родины.